* Année 1958-1959. — N° 28 A. N. Le Numéro : 20 francs. Samedi 30 Mai 1959 *

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

ASSEMBLÉE NATIONALE

COMPTE RENDU INTÉGRAL DES SÉANCES

Abonnements à l'Édition des DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE :
MÉTROPOLE ET FRANCE D'OUTRE-MER : 2.200 fr. ; ÉTRANGER : 4.000 fr.
(*Compte chèque postal :* 9063.13, Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE aux renouvellements et réclamations | DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION 31, QUAI VOLTAIRE, PARIS-7e | POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE AJOUTER 20 FRANCS

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

1re Législature

SESSION ORDINAIRE DE 1959

COMPTE RENDU INTEGRAL — 14e SEANCE

Séance du Vendredi 29 Mai 1959.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal (p. 680).

2. — Questions orales sans débat (p. 680).

Représentation des Etats de la Communauté dans les assemblées européennes.

Question de M. Habib-Deloncle : MM. Debré, Premier ministre ; Habib-Deloncle.

Délivrance aux sourds-muets du permis de conduire les automobiles.

Question de M. Charret : MM. Buron, ministre des travaux publics et des transports ; Charret.

Augmentation des tarifs de la R. A. T. P.

Question de M. Rochet : MM. le ministre des travaux publics ; Rochet.

Fonds spécial d'investissement routier.

Questions de M. Pic, de M. Paquet et de M. Japiot : MM. Giscard d'Estaing, secrétaire d'Etat aux finances ; Pic, Paquet, Japiot.

Ristourne sur l'essence pour les exploitants de taxis.

Question de M. Lolive : MM. le secrétaire d'Etat aux finances ; Lolive.

Primes de rendement et salaires des ouvriers de la défense nationale.

Questions de M. Villon : MM. Guillaumat, ministre des armées ; Villon.

Approvisionnement en eau potable de la région parisienne.

Question de M. Palewski : MM. Maurice-Bokanowski, secrétaire d'Etat à l'intérieur ; Palewski.

Protection des berges des voies fluviales.

Question de M. Palewski : MM. le secrétaire d'Etat à l'intérieur ; Palewski.

Port d'arme pour les chauffeurs de taxis.

Question de M. Lolive : MM. le secrétaire d'Etat à l'intérieur ; Lolive.

3. — Dépôt de projets de loi (p. 693).

4. — Dépôt de propositions de loi (p. 694).

5. — Dépôt d'une proposition de résolution (p. 694).

6. — Dépôt de rapports (p. 694).

7. — Ordre du jour (p. 694).

PRESIDENCE DE M. JEAN MONTALAT,

vice-président.

La séance est ouverte à quinze heures.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le procès-verbal de la deuxième séance d'hier a été affiché et distribué.

Il n'y a pas d'observation ?...

Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

QUESTIONS ORALES SANS DEBAT

M. le président. L'ordre du jour appelle les questions orales sans débat.

REPRÉSENTATION DES ÉTATS DE LA COMMUNAUTÉ DANS LES ASSEMBLÉES EUROPÉENNES

M. le président. M. Habib-Deloncle demande à M. le Premier ministre quelles mesures compte prendre le Gouvernement pour assurer la représentation des Etats de la Communauté à l'Assemblée parlementaire des communautés européennes et à l'Assemblée consultative du Conseil de l'Europe.

La parole est à M. le Premier ministre.

M. Michel Debré, *Premier ministre.* La transformation politique très profonde de l'Afrique et de Madagascar a posé, au regard des institutions internationales, des problèmes souvent délicats.

En particulier, la représentation des nouveaux Etats de la Communauté à l'Assemblée parlementaire européenne et à l'Assemblée consultative du Conseil de l'Europe pose des problèmes d'autant plus graves que la fixation de ces délégations et de leur nombre résulte de négociations internationales et qu'il n'est pas possible de les modifier sans recourir à des négociations.

Dans ces conditions, le Gouvernement propose à l'Assemblée et aux Etats de la Communauté des solutions provisoires pour cette année et peut-être pour l'an prochain.

En ce qui concerne l'Assemblée parlementaire européenne, c'est-à-dire l'Assemblée commune des trois traités: Communauté du charbon et de l'acier, Communauté économique européenne et Communauté atomique européenne — il existe à l'heure actuelle trois possibilités de vacance. Un sénateur des anciens territoires d'outre-mer a été nommé à la Cour arbitrale et deux députés ressortissants actuels des Etats de la Communauté verront leur mandat dans notre Assemblée prendre fin au moment de la réunion du Sénat de la Communauté. Ainsi, à titre provisoire, trois sièges pourront être pourvus; le Gouvernement a l'intention de proposer qu'ils soient réservés à des ressortissants des Etats d'Afrique et de Madagascar et ensuite de proposer que les désignations soient faites par le Sénat de la Communauté au cours de sa prochaine session.

En ce qui concerne l'Assemblée consultative du Conseil de l'Europe, la situation est à peu près la même. Deux membres titulaires et deux membres suppléants de l'Assemblée consultative étaient des représentants au Parlement français des anciens territoires d'outre-mer. Leur vacance va rendre possible la désignation de deux titulaires et de deux suppléants des nouveaux Etats d'Afrique et de Madagascar et le Gouvernement compte demander également au Sénat de la Communauté de désigner des ressortissants de ces Etats d'Afrique et de Madagascar pour cette session.

Il est bien évident qu'il ne peut s'agir là que de mesures provisoires, mais, comme je le rappelais au début de ma réponse, une solution définitive suppose des négociations avec les Etats signataires, d'une part, des trois traités des communautés européennes et, d'autre part, du traité sur le Conseil de l'Europe.

C'est lorsque ces négociations auront été entreprises et qu'elles auront abouti qu'une solution définitive permettant une représentation élargie des Etats de la Communauté pourra être acceptée et à ce moment-là proposée au Parlement. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

M. le président. La parole est à M. Habib-Deloncle.

M. Michel Habib-Deloncle. Je remercie M. le Premier ministre de la réponse qu'il a bien voulu me faire, car il m'apparaît qu'elle porte en elle les germes d'un développement ultérieur qui me satisferait beaucoup.

En effet, lors de la création de l'Assemblée parlementaire européenne, dans une autre enceinte et à une autre tribune que celle-ci je m'étais permis de faire observer que, si l'Assemblée était la même pour les trois communautés du charbon et de l'acier, économique européenne et atomique, on avait choisi, lors de la négociation des traités, comme par hasard la pondération la plus défavorable à la France, la pondération de la Communauté européenne du charbon et de l'acier qui nous mettait à égalité avec l'Allemagne et l'Italie, Communauté dont les territoires d'outre-mer ne font pas partie, alors qu'ils sont associés à la Communauté économique européenne et qu'ils sont totalement intégrés dans l'Euratom.

Je me félicite que la novation intervenue dans le statut de ce qui était hier les territoires d'outre-mer et de ce qui est aujourd'hui les Etats de la Communauté, permette au Gouvernement de rouvrir sur ce point les négociations avec nos partenaires étrangers, car nous estimons que l'Union française ou, plus exactement, ce qui était hier la République et ce qui est aujourd'hui la Communauté, forme un ensemble solidaire de quatre-vingt-cinq millions d'hommes qu'il importe de voir représentés dans les communautés européennes, avec la pondération à laquelle ils ont droit.

Les solutions que nous propose M. le Premier ministre sont, évidemment, pratiquement satisfaisantes à partir du moment où elles sont présentées comme transitoires.

Je n'ergoterai pas sur le fait que, juridiquement, c'était au Parlement qu'il incombait de désigner les représentants de la France dans les Assemblées parlementaires européennes. Chacun d'entre nous donnera bien volontiers, en ce qui concerne les pays de la Communauté, délégation de sa compétence au Sénat de la Communauté à cet effet.

Il n'empêche que les traités qui ont été conclus hier appellent aujourd'hui une revision sur ce point.

Je remercie encore une fois M. le Premier ministre d'avoir bien voulu annoncer que le Gouvernement est prêt à entreprendre des négociations avec nos partenaires. Je suis sûr que l'Assemblée le soutiendra dans les négociations qu'il entreprendra, et pour ma part je lui souhaite un bon succès. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

DÉLIVRANCE AUX SOURDS-MUETS DU PERMIS DE CONDUIRE LES AUTOMOBILES

M. le président. M. Charret expose à M. le ministre des travaux publics et des transports que les législations de maints pays étrangers accordent aux sourds-muets la possibilité d'obtenir un permis de conduire les automobiles. Ces législations s'étant avérées sans danger, il lui demande s'il n'envisage pas

de prendre, pour la France, une décision semblable, qui pourrait être assortie de conditions prudentes, par exemple celles que prévoit la législation helvétique.

La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

M. Robert Buron, *ministre des travaux publics et des transports.* Mesdames, messieurs, une commission composée en majorité de personnalités du corps médical est chargée de fixer la liste des incapacités physiques interdisant la délivrance du permis de conduire les véhicules.

Cette commission a considéré, jusqu'à une date récente, que la surdité devait figurer parmi les incapacités qui s'opposent à la délivrance du permis. Un premier assouplissement a été apporté à la législation française par l'arrêté ministériel du 21 août 1957 qui n'exige plus qu'un pourcentage d'acuité auditive de 20 p. 100 pour les candidats au permis de conduire des groupes A. B. F., catégories qui concernent les véhicules de tourisme.

Tout en constituant un assouplissement du régime antérieur, cette décision n'en continue pas moins à éliminer les sourds totaux, ce qui a provoqué des difficultés en ce qui concerne non seulement les véhicules à quatre roues, mais encore les véhicules motorisés à deux roues pour la conduite desquels le permis de conduire est exigé depuis le 1er avril 1958, de sorte que les sourds-muets, qui pouvaient conduire ces véhicules à l'époque où aucun permis n'était exigé, se sont trouvés victimes de ladite décision, d'où un certain nombre de protestations.

C'est pour cela, et pour d'autres raisons que je vous donnerai dans un instant, que j'ai saisi de nouveau la commission des incapacités physiques incompatibles avec l'obtention du permis de conduire. J'ai d'ailleurs établi pour cette commission un dossier qui, répondant aux questions posées par M. Charret, fait état des législations étrangères, qui sont d'ailleurs partagées sur ce point.

En effet, le Danemark, l'Italie, l'Autriche, l'U. R. S. S., le Portugal interdisent la délivrance du permis de conduire aux personnes atteintes de surdité totale, ce qui est à peu près le système français. Par contre, d'autres pays, la Suède, les Pays-Bas, l'Allemagne, la Suisse, le Luxembourg, la Hongrie, la Pologne ont institué une réglementation tolérante pour les sourds-muets.

La question est d'ailleurs pendante, non seulement en France, mais dans d'autres pays puisque, parmi ceux que j'ai cités comme interdisant la délivrance du permis de conduire aux sourds-muets totaux, l'Autriche et l'U. R. S. S. examinent actuellement un projet de revision. Il se peut donc que, dans les jours ou dans les semaines à venir, l'Autriche et l'U.R.S.S. passent de la catégorie des pays interdisant totalement la conduite aux sourds totaux à la catégorie des pays qui ont assoupli la réglementation existante.

En tout état de cause, monsieur le député, j'ai demandé à la commission de se réunir le 12 juin prochain. En lui soumettant le dossier des expériences étrangères, je lui signalerai notamment que, dans les pays qui viennent de modifier ou qui sont sur le point de modifier leur réglementation dans ce domaine, un examen médical sévère est prévu afin qu'il soit bien établi que les sourds totaux ne souffrent d'aucune autre faiblesse physique.

Je ne sais ce que cette commission décidera. Je n'ai pas l'intention de faire pression sur les experts médicaux. Pour ma part, j'ai voulu faire réexaminer la question pour voir, après les premiers progrès accomplis il y a dix-huit mois si, à la lueur des expériences réalisées dans d'autres pays, un nouveau progrès ne pourrait pas être fait.

Dans quelques semaines, je serai mieux en mesure — mais la presse vous l'apprendra — de répondre à votre question. Ce que je puis dire aujourd'hui, c'est que votre préoccupation ne m'a pas échappé. Vous savez que, dans la mesure où le cumul n'est pas interdit, je suis animateur d'un certain nombre d'organisations de diminués physiques, et cette catégorie qui a particulièrement attiré votre attention n'a pas manqué de retenir la mienne.

Mais vous comprendrez que le ministre ne peut pas prendre, fût-ce en tant qu'ancien malade ou ancien infirme, une responsabilité qui appartient à une commission en majorité médicale devant laquelle je plaiderai votre dossier avec autant de conviction que je le pourrai, sans doute moins bien que vous-même allez le faire maintenant. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Charret.

M. Edouard Charret. Monsieur le ministre, d'abord je vous remercie de ce que vous venez de dire. Je savais que je ne ferais pas appel en vain à vous pour essayer de régler une question aussi importante.

Les mesures d'assouplissement prises jusqu'à présent ne me semblent pas, malgré tout, suffisantes, car l'expérience m'a prouvé que le sourd-muet total conduit avec beaucoup plus d'attention que le sourd partiel à qui il reste 20 p. 100 d'acuité auditive.

M. le ministre des travaux publics et des transports. J'ajoute que les diminués physiques apportent dans tous les cas beaucoup plus d'attention à leur tâche que les gens bien portants. L'inattention est, en effet, le handicap des bien-portants.

M. Edouard Charret. Je suis heureux de vous l'entendre dire, et comme je suis conducteur moi-même, je tâcherai d'en faire mon profit lorsque je serai au volant. (*Sourires.*)

Je tiens cependant à vous dire que l'ouïe est de moins en moins nécessaire pour conduire un véhicule, car la tendance est à l'interdiction complète des signaux sonores qui sont très avantageusement remplacés par les signaux lumineux et visuels.

Dernièrement, monsieur le ministre, un arrêté a été pris — je ne sais si c'est par vous ou par l'un de vos prédécesseurs — qui apporte de l'eau à mon moulin: le port du casque est rendu obligatoire, avec juste raison, pour les motocyclistes. J'ignore si vous avez jamais porté un casque de motocycliste...

M. le ministre des travaux publics et des transports. Si!

M. Edouard Charret. ... mais je vous assure que lorsqu'on l'a sur la tête on n'entend rien. C'est dire qu'on va rendre sourds totaux tous les motocyclistes. (*Sourires.*)

Alors, si vous estimez que les sourds totaux sur deux roues peuvent conduire, je crois que les sourds totaux sur quatre roues le peuvent également. (*Sourires.*)

Autre exemple, les camionneurs enfermés dans leurs cabines n'entendent absolument pas les bruits extérieurs et se fient aux signaux lumineux reproduits sur leur tableau de bord.

Vous savez, en outre, que depuis quelques années déjà, on place des appareils de T. S. F. sur les voitures. Combien de conducteurs, hélas! sont distraits par la radio ou par le bavardage de leur compagnon de route! Ce n'est pas le cas, bien entendu, pour ceux qui n'entendent pas. C'est donc là une garantie supplémentaire. (*Sourires.*)

Si nous poussons plus avant le raisonnement, pourrait-on reprocher à un sourd-muet de ne pouvoir entrer en contact verbal avec les agents de l'autorité ? Mais que dire des étrangers dont certains ne parlent que très peu ou pas du tout notre langue ? On ne saurait donc retenir les objections soulevées. Au demeurant, ainsi que vous l'avez reconnu, monsieur le ministre, à l'étranger on est beaucoup plus indulgent qu'en France à cet égard.

Je me permettrai de relever deux erreurs dans votre réponse et je pense que vous n'y verrez aucune mauvaise intention.

Au Danemark, le permis de conduire est accordé aux sourds après un examen psycho-technique plus sévère que pour les autres catégories de conducteurs. Je ne parlerai pas de l'U. R. S. S., car j'ignore ce qui s'y passe, mais je vous rappelle qu'en Autriche aucune exclusion ne frappe les sourds; le permis de conduire leur est délivré sans difficulté avec la seule obligation, pour eux, de faire peindre sur leur voiture le signe de la surdité qui est constitué par trois points jaunes ou un triangle jaune sur fond noir.

Vous nous avez annoncé, monsieur le ministre, que, grâce à vos bons soins, une commission allait s'occuper de cette question dans les premiers jours de juin. J'attendrai patiemment les résultats de ses travaux, d'autant que je sais que vous serez notre avocat auprès d'elle pour essayer de convaincre certains spécialistes médicaux qui ne font peut-être pas toujours preuve d'une compréhension suffisante à l'égard de nos compatriotes diminués.

En fait, nous demandons simplement pour les sourds-muets l'accès au permis de conduire catégorie « B », qui pourrait être délivré par l'intermédiaire de leur comité national de coordination, après un examen théorique et pratique dans une auto-école agréée, un examen médical portant uniquement sur la vue et les capacités motrices et un test psychologique et mental.

On pourrait évidemment adapter sur leurs voitures des rétroviseurs supplémentaires, mais vous admettrez avec moi qu'étant donné la visibilité accrue dont jouissent les conducteurs des véhicules modernes, ces inconvénients ne sauraient empêcher les sourds-muets totaux de bénéficier d'un permis de conduire qui est accordé dans d'autres pays.

Monsieur le ministre, je vous fais confiance et je vous remercie par avance de votre action. (*Applaudissements.*)

AUGMENTATION DES TARIFS DE LA R. A. T. P.

M. le président. M. Waldeck Rochet expose à M. le ministre des travaux publics et des transports que, selon des informations de presse, le conseil d'administration de la Régie autonome des transports parisiens lui aurait proposé de porter de 300 à 350 francs le prix du carnet de tickets de métro et d'autobus et de 160 à 280 francs le prix de la carte hebdomadaire; que, si elle était décidée, la majoration envisagée constituerait une nouvelle charge pour les usagers alors que leur pouvoir d'achat s'amenuise sans cesse et que leurs conditions d'existence s'aggravent. Il lui demande: 1° s'il a l'intention de rejeter cette proposition d'augmentation des prix; 2° s'il entend donner suite aux suggestions faites antérieurement en vue d'assurer éventuellement l'équilibre financier de la R. A. T. P. par des moyens autres que la majoration des tarifs.

La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

M. Robert Buron, *ministre des travaux publics et des transports.* Je voudrais, avant de répondre à cette question, corriger un point de son intitulé, et je prie M. Waldeck Rochet de m'en excuser.

Le 1er janvier 1958, un gouvernement précédent avait décidé d'accorder une subvention à la R. A. T. P. pour éviter que la carte hebdomadaire ne continue à être payée au prix qui a toujours été de règle, c'est-à-dire, pour dix voyages, huit fois le prix du voyage unitaire. Cette subvention ayant été décidée et versée, il faudrait corriger l'intitulé, car ce qu'a demandé la R. A. T. P. au comité provisoire et ce que ce dernier a décidé, ce n'est pas de porter la carte hebdomadaire de 160 francs à 280 francs, c'est, compte tenu des mesures prises par les gouvernements antérieurs, qui par deux fois ont subventionné la carte hebdomadaire en ramenant le forfait de dix voyages pour huit à dix voyages pour cinq voyages et demi, c'est, dis-je, de porter le prix de cette carte de 160 francs à 200 francs.

Sous cette réserve, il est exact qu'en application de l'article 5 du décret n° 59-157 du 7 janvier dernier, qui dispose que la R. A. T. P. « a l'obligation de présenter au syndicat des transports parisiens, pour chaque exercice, un budget en équilibre, en proposant, s'il y a lieu, les aménagements de services ou les modifications de tarifs nécessaires », la régie a saisi le comité provisoire du syndicat des transports parisiens d'une demande tendant au relèvement du module tarifaire — c'est ainsi qu'on appelle le prix du ticket d'autobus, lequel, multiplié par deux, donne le prix du ticket de métro — de 15 francs à 17 fr. 50.

Ce relèvement porterait le prix du carnet de vingt tickets d'autobus et de dix tickets de métro de 300 à 350 francs. Et le Gouvernement maintenant la réduction qu'il impose depuis le 1er janvier 1958 aux cartes hebdomadaires de travail, le prix des cartes de métro serait porté de 160 à 200 francs, à supposer que le Gouvernement maintienne la subvention de 80 francs qu'il verse depuis plusieurs années et qui a modifié l'équilibre de base entre le prix unitaire et le prix de la carte hebdomadaire, ce qui a diminué la charge de l'usager mais ce qui a eu, comme vous le savez, l'inconvénient non négligeable d'accroître considérablement la demande des cartes hebdomadaires. En effet, le forfait ayant été ramené dans la proportion de cinq et demi à dix, alors que cette proportion avait été pendant longtemps de huit à dix, il en est résulté un avantage substantiel pour les usagers des cartes hebdomadaires, dont le nombre s'est, bien entendu, sérieusement accru.

Comme l'ordonnance lui en faisait obligation, le comité provisoire du syndicat des transports parisiens a examiné la demande de la régie. Conformément aux dispositions du décret qui lui imposent de fixer les tarifs de manière à réaliser l'équilibre financier du compte d'exploitation, il a pris une délibération comportant l'application, à la date du 29 juin 1959, du relèvement proposé.

Je signale tout de suite, pour qu'il n'y ait pas d'ambiguïté sur ce point, que le comité provisoire, en prenant cette délibération, a signalé au Gouvernement les dangereuses conséquences économiques et sociales qu'une telle mesure lui paraissait devoir entraîner. Mais l'ordonnance est ainsi rédigée et, sur ce point, quoi qu'on ait dit, elle reprend très exactement les dispositions de la loi de 1948. C'est à l'organisme responsable qu'il appartient de proposer ou non une hausse des tarifs. S'il ne la propose pas, c'est qu'il considère que l'équilibre financier est assuré sous sa responsabilité. S'il la propose, le Gouvernement peut l'accepter ou décider de subventionner. Autrement dit, si le comité provisoire ne propose pas d'augmentation de tarifs, la subvention ne peut pas jouer.

Dans un souci de gestion saine et logique, le comité provisoire était donc obligé de proposer cette hausse, ne fût-ce que comme préalable à une demande de subvention adressée au Gouvernement dans le but d'éviter une élévation des prix.

Il faut souligner ce point très clairement, car des campagnes de presse ont été déclenchées contre les membres du comité provisoire, à qui on reproche d'avoir proposé une hausse des tarifs, mais sans préciser que, s'ils ne l'avaient pas fait, ils n'auraient pas été en mesure de faire remarquer au Gouvernement les dangers de la situation financière et que, par conséquent, ils auraient pris sur eux la responsabilité du déficit.

Quelle est, en effet, la situation financière ? Elle est simple: le chiffre des recettes de la R. A. T. P. pour 1958 est égal, à 300 millions près, au chiffre des dépenses en personnel. Restent les autres dépenses, bien entendu.

Il n'y a que trois solutions pour assurer l'équilibre financier,

La première consisterait à diminuer les dépenses. Bien sûr, c'est souhaitable. Mais il ne faut pas se leurrer sur la possibilité d'y parvenir effectivement à court terme, et ce n'est sans doute pas ce que demande M. Waldeck Rochet. Etant donné que les dépenses de personnel sont sensiblement égales à la totalité des recettes, il faut en plus assurer les dépenses de matériel et d'investissements, et on sait déjà que les Parisiens et même les provinciaux qui se rendent dans la capitale considèrent qu'il conviendrait plutôt de les accroître que de les diminuer.

Deuxième solution d'équilibre: la hausse des tarifs. C'est ce que propose le comité provisoire à la demande de la R. A. T. P., tout en ayant parfaitement conscience du trouble qu'une hausse excessive ne manquerait pas de provoquer chez l'usager. La hausse serait encore plus forte si le Gouvernement renonçait aux subventions décidées en 1958, qui avaient pour objet d'empêcher la majoration du prix de la carte hebdomadaire au moment où le prix du ticket de métro était relevé.

Troisième solution: les subventions.

M. Waldeck Rochet suggère — et je ne crois pas déformer sa pensée, car nous nous connaissons trop bien lui et moi pour jouer un jeu de cette sorte ! — d'assurer l'équilibre financier de la R. A. T. P. par des moyens autres que la majoration des tarifs.

Nous savons qu'il envisage deux méthodes différentes, l'une qui a été appliquée il y a deux ans et qui consistait à instituer une taxe sur les industries et commerces de la région parisienne, l'autre consistant à prévoir un supplément de salaire pour les travailleurs de la région parisienne en vue de pallier l'augmentation du prix des transports. C'était le système de 1948.

Je voudrais que l'Assemblée comprenne que je ne me refuse nullement à l'examen de toutes les mesures possibles. Mais voyons les choses en face et plaçons-nous sur le plan juridique, légal et réglementaire. Dans tous les cas il s'agit bien de subventions.

Comment peut-on admettre que l'aide de l'Etat, prélevée sur l'ensemble du budget, constitue une subvention et qu'une petite taxe spéciale destinée à pallier le déficit serait d'une nature différente? Ou bien la R. A. T. P. a besoin de l'aide de l'Etat, et il appartient à l'Etat de trouver le moyen de financement nécessaire, ou bien elle n'en a pas besoin.

M. Waldeck Rochet va certainement nous suggérer les moyens de nous procurer les ressources nécessaires, et je l'en remercie par avance. (*Sourires.*)

Mais, fondamentalement, il s'agit toujours d'une subvention de l'Etat, qu'elle soit assortie ou non de conseils sur la façon de trouver les fonds. C'est ce qu'on appelle — et M. Waldec Rochet ne me démentira pas sur ce point — une recette affectée. D'avance, encore une fois, j'accueille volontiers ses suggestions.

Ce qui est clair, c'est que le Gouvernement se trouve placé dans un dilemme dont il doit sortir à temps et en tout cas avant le 29 juin: ou bien appliquer la hausse demandée, sous la rectification que j'ai faite quant à sa portée; ou bien augmenter la subvention pour éviter cette hausse.

C'est là un des problèmes dont le Gouvernement se préoccupera dans les jours prochains en partageant pleinement le souci de M. Waldeck Rochet, quant à l'inconvénient que présenterait pour les travailleurs de la région parisienne une hausse trop importante du prix des transports. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

M. le président. La parole est à M. Waldeck Rochet.

M. Waldeck Rochet. Monsieur le ministre, je vous remercie d'avoir bien voulu répondre à ma question, mais je ne vous cacherai pas que votre réponse ne me donne nulle satisfaction.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Vous ne l'aviez pas posée dans ce dessein! (*Sourires.*)

M. Waldeck Rochet. En effet, ma question avait un sens très précis, parce que nous sommes opposés à l'augmentation des tarifs du métro et des autobus.

Je vous demandais quelles mesures vous comptiez prendre pour assurer l'équilibre financier de la Régie autonome des transports parisiens par des moyens autres que l'augmentation des tarifs. Or vous avez annoncé que la solution choisie par le Gouvernement était précisément l'augmentation des tarifs.

M. le ministre des travaux publics et des transports. J'ai dit que le Gouvernement n'avait pas arrêté sa position mais qu'elle le sera avant le 29 juin.

M. Waldeck Rochet. En tout cas, j'ai cru comprendre, par votre déclaration, que vous envisagiez de recourir à une augmentation des tarifs.

Au centre. Mais non! (*Sourires.*)

M. Waldeck Rochet. C'est ainsi que je l'ai compris (*Rires.*)

Monsieur le ministre, hier après-midi, à une délégation du conseil général et du conseil municipal de Paris, vous avez déclaré très nettement qu'une augmentation des tarifs était selon vous inévitable. Il semble, d'après votre réponse, que vous ne retiendrez pas le taux vraiment exorbitant qui a été proposé par le conseil d'administration de la Régie autonome des transports parisiens, et j'en prends acte. Mais je veux dire que, dans les circonstances présentes, toute augmentation du prix des transports parisiens serait durement ressentie par les travailleurs, parce qu'il s'agirait pour eux d'une charge supplémentaire, et je voudrais bien que vous y renonciez. Il ne faut pas oublier, en effet, qu'au cours des derniers six mois d'autres mesures ont contribué à abaisser le pouvoir d'achat des travailleurs. (*Exclamations.*)

M. Henri Caillemer. Nous nous y attendions!

M. Waldeck Rochet. Alors que le coût de la vie a augmenté sensiblement, c'est un fait incontestable que les salaires sont pratiquement bloqués, que les prestations de sécurité sociale ont été rognées et que sont intervenues des augmentations de loyers bien souvent abusives.

Aujourd'hui, on envisage une augmentation du prix des transports. On nous dit qu'il faut combler le déficit de la Régie autonome des transports parisiens. C'est un problème, monsieur le ministre, qui ne nous laisse pas indifférents; mais, pour le résoudre, nous estimons qu'il faut recourir à d'autres moyens que celui qui consiste à accabler les travailleurs, et nous croyons que c'est possible.

Je rappelle qu'en vue d'éviter une hausse abusive des tarifs, à la fin de 1957, l'Assemblée nationale mit à la charge des employeurs de la région parisienne une contribution mensuelle de 600 francs par salarié occupé. Cette contribution, si je ne me trompe, a rapporté quatorze milliards pour 1958 mais, si mes renseignements sont exacts, ces quatorze milliards n'auraient pas été versés au budget de la Régie autonome des transports parisiens.

Pour l'année 1959, le Gouvernement dont vous faites partie a décidé de supprimer cette taxe patronale, alors qu'il n'a pas craint d'augmenter massivement les impôts indirects, qui sont payés par la masse des travailleurs.

Eh bien ! nous considérons qu'il serait absolument normal que le déficit de la R. A. T. P. fût en partie comblé par ceux à qui les transports profitent, c'est-à-dire par les entreprises industrielles et les grands magasins qui occupent des centaines de milliers de travailleurs empruntant le métro et l'autobus pour se rendre à leur travail.

Vous objectez, monsieur le ministre, qu'il s'agirait toujours d'une subvention. Non ! car ce qui sortirait de la caisse des industriels et des grands magasins ne sortirait pas du budget de l'Etat.

D'après les évaluations, le déficit prévisible de la R. A. T. P. serait de 18 milliards de francs si l'on n'augmentait pas les tarifs. A elle seule, la contribution patronale de 600 francs par employé procurerait 14 milliards. Donc, si le Gouvernement décidait de reconduire cette taxe patronale, ce que nous réclamons, le problème serait en grande partie résolu.

Au surplus, d'autres mesures peuvent encore être prises, croyons-nous. Les transports parisiens constituent, à notre avis, un service public et, de ce fait, la R. A. T. P. devrait être exonérée des taxes et impôts qui frappent les établissements industriels et commerciaux, ce qui réduirait ses charges.

En second lieu, pour des raisons d'intérêt public légitimes, diverses catégories d'usagers, de voyageurs, bénéficient de tarifs spéciaux réduits, ce qui entraîne une perte pour la R. A. T. P. Ces réductions étant légitimes, il ne s'agit pas de les supprimer; mais nous estimons que les pertes résultant de ces tarifs spéciaux imposés par l'Etat pour des motifs d'intérêt public devraient être remboursées par lui.

M. Raymond Mondon. C'est très juste.

M. Waldeck Rochet. Voilà, mesdames, messieurs, par quelles mesures il sera possible d'assurer l'équilibre financier de la R. A. T. P. sans augmenter les tarifs.

Il n'est donc pas vrai que l'augmentation des tarifs soit inévitable. Si le Gouvernement décidait néanmoins de l'appliquer, cela signifierait qu'il entend tout simplement faire payer les frais de sa politique par les travailleurs.

Au nom des élus communistes, je tiens à dire, avant que toute décision soit prise, que nous sommes résolument opposés à toute augmentation des tarifs du métro et des autobus. Sans doute, sur le plan parlementaire, n'avons-nous pas les moyens de faire échec à une mesure d'augmentation qui serait prise contre notre gré par le Gouvernement puisque, en cette matière comme en bien d'autres, ce n'est plus le Parlement qui décide. C'est pourquoi, étant donné que nous redoutons cette augmentation, qu'elle apparaît vraiment probable, prévisible d'après les déclarations du Gouvernement, je demande encore une fois à M. le ministre de faire tout son possible pour empêcher cette augmentation.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je prends acte.

M. Waldeck Rochet. Les déclarations que vous avez faites jusqu'à présent ne nous rassurent pas et comme, sur le plan parlementaire, nous n'avons pas de moyens d'intervenir, nous serons avec les usagers et les travailleurs de la région parisienne qui organiseront la protestation contre l'augmentation du prix des transports en même temps que pour le relèvement des salaires et la suppression de la retenue de 3.000 francs sur les remboursements de la sécurité sociale. (*Applaudissements sur quelques bancs à l'extrême gauche. — Exclamations à gauche et au centre.*)

FONDS SPÉCIAL D'INVESTISSEMENT ROUTIER

M. le président. Si les auteurs des questions n'y voient pas d'inconvénient et à la demande de M. le secrétaire d'Etat aux finances, je vais appeler successivement les questions orales de MM. Pic, Paquet et Japiot, toutes trois relatives aux investissements routiers et M. le secrétaire d'Etat pourra leur répondre en une seule intervention. (*Assentiment.*)

M. Pic demande à M. le ministre des finances et des affaires économiques quelles mesures il compte prendre pour aider les collectivités locales à continuer les travaux indispensables à la voirie départementale et communale et que l'article 132 de l'ordonnance n° 58-1374 du 30 décembre 1958, portant loi de finances pour 1959, compromet irrémédiablement.

M. Paquet expose à M. le ministre des travaux publics et des transports que la loi du 30 décembre 1951 portant création du fonds national d'investissement routier stipulait que la dotation de ce fonds serait assurée par un prélèvement de 22 p. 100 sur les taxes intérieures sur les carburants, que le bénéfice de cette disposition a été étendu à la voirie vicinale et aux voiries rurales et urbaines; que les différents gouvernements, par des décisions successives, ont utilisé les fonds recueillis à d'autres fins; que l'ordonnance n° 58-1374 a prévu que, pour l'année 1959, le produit des droits intérieurs sur les carburants routiers serait reversé au budget général dans la mesure où son montant pour l'année 1959 excéderait 28 milliards 400 millions de francs; que les tranches départementales, vicinales et urbaines ne bénéficient, pour l'année 1959, d'aucun crédit de payement ni d'aucune autorisation de programme; que cette carence est particulièrement préjudiciable aux régions touristiques et montagneuses. Il lui demande s'il pense: 1° faire abroger l'article 132 de l'ordonnance n° 58-1374; 2° respecter les dispositions des lois des 30 septembre 1951, 2 janvier 1952 et 3 avril 1955. Dans l'affirmative, s'il entend le faire dès la présentation du budget de 1960.

M. Japiot demande à M. le ministre des finances et des affaires économiques quelle est la position du Gouvernement sur une question qui, dépendant de trois de ses membres, n'a pu faire l'objet d'une réponse complète d'aucun d'entre eux, à savoir, le fonds spécial d'investissement routier, qui relève à la fois du ministère des finances et des affaires économiques pour l'affectation de ses ressources, du ministère des travaux publics pour les dépenses relatives à la tranche nationale des investissements et du ministère de l'intérieur pour les tranches départementale, vicinale, rurale et urbaine. Notamment, il lui demande si dès 1960 le Gouvernement entend: 1° maintenir le fonds spécial d'investissement routier, avec l'intégralité des recettes prévues lors de sa création; 2° dans l'hypothèse contraire, affecter, sous d'autres formes, des crédits budgétaires au moins équivalents à l'aménagement et à l'entretien du réseau routier, tant en ce qui concerne la tranche nationale que les autres tranches.

La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux finances.

M. Valéry Giscard d'Estaing, *secrétaire d'Etat aux finances.* Mesdames, messieurs, les trois questions que posent MM. Pic, Japiot et Paquet sont relatives à la politique du Gouvernement à l'égard du fonds d'investissement routier et plus spécialement pour 1960.

Le fonds spécial d'investissement routier a été institué par la loi du 30 décembre 1951 et sa structure a été aménagée à deux reprises, par la loi du 3 janvier 1952 qui a créé une tranche vicinale et par la loi du 3 avril 1955 qui a prévu les tranches rurale et urbaine. Les difficultés budgétaires de l'époque ont conduit à réduire l'effort consenti en faveur des investissements routiers au cours des dernières années. En effet, en juin 1957, le gouvernement, à la suite des travaux effectués par le commissariat général au plan, a interdit l'engagement de toute opération nouvelle et annulé ou bloqué les crédits correspondants. Les autorisations de programme utilisables ont été, en conséquence, en 1957, de 27,5 milliards pour la tranche nationale et de 4,3 milliards pour les tranches locales. En 1958, ces chiffres ont été de 9 milliards seulement pour la tranche nationale et de zéro pour les tranches locales.

En 1959, les chiffres restent assurément modestes. Cependant, malgré les impératifs de la situation financière, il est apparu possible d'ouvrir des crédits en léger progrès, spécialement en faveur des tranches locales. Les dotations sont les suivantes: la tranche nationale dispose de 10,8 milliards d'autorisations de programme et les tranches locales de 5,2 milliards

répartis en 4,4 milliards pour la tranche urbaine, 0,6 milliard pour la tranche départementale et 0,2 milliard pour la tranche vicinale.

Les questions qui me sont posées sont relatives, d'une part à la procédure, c'est-à-dire à la question de savoir comment les crédits du fonds d'investissement routier seront présentés l'an prochain et, d'autre part, au montant des crédits qui seront affectés aux opérations financées par ce fonds.

La première préoccupation, qu'a exprimée M. Paquet, résulte du fait que l'ordonnance dont il est fait mention a supprimé les dépenses effectuées sur ressources affectées. Ces ressources affectées — formant le titre VIII du budget — avaient été, en effet, dans le passé, à l'origine de nombreuses difficultés et nous avons constaté les uns et les autres que les prescriptions initiales n'ont été que rarement respectées. Les dépenses sur ressources affectées constituent, à l'intérieur de la présentation budgétaire, un élément de démembrement et sont à l'origine des autres difficultés, notamment de celles que signale M. Japiot, car c'est en raison de l'existence de telles affectations que les opérations du fonds d'investissement routier se trouvent dépendre à la fois de trois et même, dans une certaine mesure, de quatre autorités administratives.

Cependant, pour rester dans la ligne des décisions parlementaires de 1951, il peut être souhaitable de continuer à regrouper à part les opérations correspondant au fonds d'investissement routier. Ce problème de présentation n'est pas encore tranché et nous étudions, avec M. le ministre des travaux publics et des transports, la meilleure formule à adopter.

Quant au montant des crédits, à ce point de l'année les données définitives de l'équilibre budgétaire de 1960 n'étant pas arrêtées, je ne suis pas en mesure d'apporter des apaisements complets. J'indiquerai, cependant, deux choses. En premier lieu, les autorisations de programme du fonds national d'investissement routier ont été, pour 1959, je le rappelle, de 16 milliards de francs pour l'ensemble des tranches; nous entendons qu'il y ait une forte progression en 1960, celle-ci devant aboutir, à notre sentiment, à un chiffre qui ne serait pas inférieur à 30 milliards. D'autre part, à l'intérieur de ce chiffre, nous pensons que les crédits réservés aux tranches locales qui, pour l'exercice en cours, atteignent 5,2 milliards, devraient être sensiblement plus élevés et que leur majoration devrait être sensiblement égale, en proportion, à celle de l'ensemble des dotations du fonds national d'investissement routier.

M. le président. La parole est à M. Pic.

M. Maurice Pic. Je remercie M. le secrétaire d'Etat aux finances de la réponse qu'il a bien voulu faire, non seulement à ma question, mais à celles que deux autres de nos collègues qui interviendront sans doute tout à l'heure lui ont posées sur le même sujet.

En ce qui concerne le libellé de ma question, je tiens à signaler qu'il est volontairement court car ce texte marquait, dans ses termes, la préoccupation que j'avais de l'avenir du fonds spécial d'investissement routier plutôt que le désir de critiquer tel ou tel élément du passé.

Mon propos — et, je le répète, le texte même de la question le montre — n'est pas, aujourd'hui, de poser l'ensemble du problème du fonds spécial d'investissement routier, mais de me borner, dans le cadre de ce problème, à la question de la voirie des collectivités locales.

En effet — M. le secrétaire d'Etat aux finances le rappelait — depuis sa création par les lois du 30 décembre 1951 et du 3 janvier 1952 le fonds spécial d'investissement routier a vu s'élargir peu à peu son champ d'action. A l'origine, il a compris d'abord les tranches nationale et départementale. Puis, on y a adjoint la tranche vicinale. Enfin, en 1955, par la loi du 3 avril, le Parlement, tout en réaffirmant sa volonté de voir la loi respectée par le retour au prélèvement de 22 p. 100 prévu sur le produit des taxes intérieures sur les carburants en faveur du fonds routier, a créé deux nouvelles tranches: la tranche rurale et la tranche urbaine.

C'est cette loi du 3 avril 1955 qui avait fixé le tableau de la progression du nombre de points accordés à chacune de ces tranches. Elle prévoyait — je ne parle pas de la tranche nationale qui relève exclusivement du ministère des travaux publics et de l'Etat, ma question concernant, je le répète, uniquement la voirie des collectivités locales — la progression suivante: tranche départementale, 2,50 p. 100 en 1955, 1956 et 1957; tranche vicinale, 2,50 p. 100 en 1955 et 1956, 3 p. 100 en 1957; tranche rurale, 0,50 p. 100 en 1955, 1 p. 100 en 1956 et 1957; tranche urbaine, 1 p. 100 en 1955, 1,50 p. 100 en 1956 et 1957.

Encore convient-il de souligner que cette même loi du 3 avril 1955 mettait à la charge du fonds routier la reconstruction des ponts détruits au cours de la guerre. Mais cette mesure, le Parlement l'avait voulue et elle était profitable aux collectivités locales puisque les ouvrages détruits sur leur propre voirie entraient dans le cadre de ces dispositions.

Or, il se trouve — M. le secrétaire d'Etat aux finances l'a rappelé — que les crédits du fonds routier sont allés lentement en s'amenuisant. C'est pourquoi j'ai posé ma question, en vue, je le répète, de l'avenir et non pour critiquer le passé.

Sur les cinq tranches que comporte le fonds routier, quatre intéressent les administrateurs locaux: la tranche départementale, répartie par le conseil général sur sa propre voirie, et les tranches vicinale, rurale et urbaine réparties entre les communes par les soins de chaque conseil général. J'ai donc voulu évoquer les difficultés des collectivités locales au regard du régime actuel du fonds routier. Elles proviennent du fait — M. le secrétaire d'Etat aux finances l'a marqué — que le fonds n'a cessé de s'amenuiser. En 1957, il l'a également dit, des réductions ont été opérées: pour les tranches nationale, départementale et urbaine, un plafond de 2.050 millions par point a été fixé tandis que le décret du 5 août 1957 annulait, il est vrai, un crédit de 10 milliards réparti entre toutes les tranches.

Cependant, en 1957, il restait des crédits à l'usage des collectivités locales, ainsi que le démontre l'examen du budget et comme M. le secrétaire d'Etat à l'intérieur a bien voulu, en réponse à une question que je lui avais posée, me le confirmer récemment.

De la même façon, en 1958, des coupes encore plus sombres ont été pratiquées. Néanmoins, des crédits subsistaient, contrairement — je m'en excuse auprès de lui — à ce que M. le secrétaire d'Etat aux finances vient d'affirmer en prétendant qu'il n'en restait point.

En 1958, à moins que les tableaux de M. le secrétaire d'Etat à l'intérieur ne soient faux, ce que je ne veux pas croire, les crédits suivants subsistaient: 3.950 millions à la tranche départementale, 6.550 millions à la tranche vicinale, 2.725 millions à la tranche urbaine, 1.800 millions à la tranche rurale. Il restait, de même, 100 millions en crédits de payement à la tranche départementale, 1.300 millions à la tranche vicinale, 200 millions à la tranche urbaine et 100 millions à la tranche rurale.

Ce qui a beaucoup irrité les administrateurs locaux, c'est précisément la disposition de l'article 132 de la loi de finances du 30 décembre 1958 portant loi de finances pour 1959 qui, vous le savez, précise que seront reversées au budget général les ressources provenant du prélèvement opéré au profit du fonds spécial d'investissement routier sur le produit des droits intérieurs sur les carburants routiers, dans la mesure où leur montant pour 1959 excèdera 28.400 millions. Ainsi rétrécie à ce chiffre, la totalité des crédits a été, par une décision du Gouvernement, affectée à la tranche nationale. C'est ce que les administrateurs locaux ne comprennent pas.

Si certains peuvent admettre que diverses difficultés entraînent des réductions de crédits, ils ne comprennent pas que la totalité des crédits que l'on a laissés au fonds spécial national

d'investissement routier aille à la seule voirie dont l'administration dépend de l'Etat seul et que rien n'aille plus en 1959 — et pour la première fois en 1959 dans l'histoire du fonds routier — à aucune des tranches intéressant les collectivités locales. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Il se trouve que, dans le même temps, le chapitre 65-52 du budget du ministère de l'intérieur où sont prévues les subventions aux collectivités locales pour travaux de voirie urbaine a subi, en 1959, une réduction de crédit fort alarmante pour les administrateurs locaux.

A ce chapitre 65-52 « Voirie urbaine » du ministère de l'intérieur, avaient été inscrits, en 1956, 799 millions, en 1957 1.515 millions, en 1958, 1.760 millions de crédits de payement. En 1959, la dotation est réduite à 508 millions de crédits de payement et à 50 millions d'autorisations de programme.

Ainsi, l'année 1959 a vu la suppression de tout crédit dans les tranches du fonds spécial d'investissement routier intéressant les collectivités locales, dans le même temps où les autres crédits de subventions possibles inscrits au chapitre 65-52 du budget du ministère de l'intérieur étaient singulièrement réduits.

Le résultat en est que les responsables de nos associations d'élus locaux ont, depuis le début de l'année, multiplié leurs cris d'alarme. En janvier dernier, le congrès de l'association nationale des maires de France a solennellement protesté contre l'amputation du fonds spécial d'investissement routier. Plus encore en février 1959, le congrès des présidents des conseils généraux de France, qui connaissent pourtant bien à la fois l'administration départementale et communale pour l'examiner dans le calme, a voté un texte que je résume: L'assemblée des présidents des conseils généraux de France, considérant qu'aucune attribution n'a été prévue au titre du fonds spécial d'investissement routier, il en résulte de très graves conséquences pour la voirie en général et les finances départementales, demande au Gouvernement l'établissement de crédits concernant les réseaux routiers départementaux, communaux, urbains et ruraux légalement dus pour les exercices 1958 et 1959, afin de permettre l'exécution du second plan quinquennal.

En effet, les neuf dixièmes des conseils généraux dispensateurs des crédits du fonds routier, soit pour la voirie départementale, soit par la répartition qu'ils assuraient entre les communes des tranches vicinales ou rurales, avaient établi des programmes triennaux ou quinquennaux grâce auxquels ont été lancés sur la voirie de nos collectivités locales des travaux fort intéressants.

Il se trouve qu'en 1959, en raison de la suppression de ces crédits, ces programmes sont arrêtés. La restitution au fonds spécial d'investissement routier de crédits égaux à ceux dont il était doté précédemment, puis l'accroissement de ces crédits, c'est ce que demandent les administrateurs locaux.

Je ne cache pas à M. le secrétaire d'Etat aux finances que le premier élément de sa réponse nous cause quelque inquiétude.

A moins que j'aie mal compris — dans ce cas, je m'en excuse — il n'a même pas pu nous donner l'assurance que le régime du fonds spécial d'investissement routier serait maintenu, c'est-à-dire sa structure, son mode de travail et de répartition, puisqu'il a envisagé — me semble-t-il — un nouveau mode de présentation de ces crédits en examinant — c'est ce qui sera fait, a-t-il précisé — s'il est souhaitable de continuer à regrouper ces crédits au sein du fonds spécial d'investissement routier.

Je ne sais pas ce que cela signifie, mais ce que je peux affirmer à l'Assemblée, c'est que les répartitions du fonds spécial d'investissement routier pour toute la voirie des collectivités locales avaient donné à nos administrateurs locaux une satisfaction qu'ils n'avaient jamais connue jusque là. (*Applaudissements.*)

Je demande donc au Gouvernement de ne pas réaliser — je ne sais s'il le ferait de sa propre initiative ou s'il consulterait le Parlement — un changement de structure de la répartition des crédits destinés aux collectivités locales.

Ce que demandent les administrateurs locaux est très simple: rendre au fonds spécial d'investissement routier les crédits que la loi lui donne. La répartition, ensuite, est l'affaire des administrateurs locaux eux-mêmes, et chacun sait qu'ils ont toutes les qualités pour opérer une répartition juste et efficace.

C'est la seule façon de donner d'abord satisfaction à ceux qui payent les taxes sur les carburants, le produit de ces taxes devant servir à améliorer le réseau des voies de communication.

C'est la seule façon de donner satisfaction aux élus locaux, pour qui l'entretien des routes et des chemins est un des problèmes les plus difficiles, les plus permanents et les plus impérieux qui se posent. C'est la seule façon, enfin, de respecter la loi, qui, dans notre République, doit être respectée par le Parlement, certes, mais aussi par le Gouvernement. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Paquet.

M. Aimé Paquet. Mesdames, messieurs, ce qu'a dit et fort bien dit M. Pic me permettra d'abréger mes observations.

Monsieur le ministre, ma question orale avait pour objet d'attirer l'attention sur les difficultés immenses que rencontrent nos collectivités locales dans l'entretien de leur voirie, qu'elle soit départementale, communale ou vicinale.

Je ne rappellerai pas les variations de la législation depuis 1951, puisque M. Pic vient de le faire. Je me bornerai à citer les chiffres de la recette que la taxe votée en 1951 aurait produite si elle avait été affectée en totalité au fonds d'investissement routier.

En 1957, le fonds d'investissement routier aurait reçu 86 milliards de francs; en 1958, il aurait reçu, approximativement — mais je ne dois pas me tromper de beaucoup — 125 milliards; en 1959, 132 milliards; tandis qu'il en a reçu 37 en 1957; 27 en 1958 et 28 en 1959.

Je ne citerai pas d'autres chiffres, car je sais que vos difficultés ont été grandes, que le Gouvernement a dû faire face à une situation extrêmement difficile et qu'il lui fallait équilibrer le budget. Je comprends donc que vous ayez pris certaines mesures de compression.

Cependant, je me permets de vous rappeler que les compressions sont, à coup sûr, principalement dans le domaine routier, génératrices de dépenses accrues dans l'avenir. Dans de nombreux départements, notamment dans le mien, non seulement il n'est plus question d'envisager des opérations nouvelles, mais il devient difficile, voire impossible, d'entretenir le réseau routier existant.

Cette carence a des conséquences graves, sur le plan touristique et économique, comme sur le plan social, car de très nombreuses entreprises ont réduit leur activité et leurs horaires de travaux.

Ce qui est plus grave, c'est que, dans le même temps les pays voisins du nôtre consentent un effort considérable pour leurs réseaux routiers qui présentent un intérêt touristique: l'Allemagne, la Belgique et surtout l'Italie y consacrent des sommes considérables qui n'ont aucune mesure avec celles qui sont inscrites dans notre budget.

Monsieur le ministre, vous nous avez donné quelques apaisements, vous avez bien voulu prononcer des paroles d'espoir. Je vous remercie. Il ne nous reste maintenant qu'à souhaiter que, dès 1960, la situation financière étant meilleure — je

le crois parce que vous l'avez dit et parce que c'est vrai — vous pourrez consentir un effort à la mesure de nos besoins. (*Applaudissements à droite.*)

M. le président. La parole est à M. Japiot.

M. François Japiot. Monsieur le secrétaire d'Etat, en posant ma question relative au sort du fonds spécial d'investissement routier, je vous avoue que je craignais un peu de ne recevoir en réponse qu'une déclaration de bonnes intentions.

Or, un vieux dicton populaire dit que l'enfer est pavé de bonnes intentions, ce qui prouve que celles-ci n'ont jamais passé pour un excellent matériau routier. (*Sourires.*)

Or, monsieur le secrétaire d'Etat aux finances, si je vous rends bien volontiers cette justice que vous n'avez pas fermé la porte à l'espoir d'une augmentation indispensable des dépenses qui pourront être engagées en 1960, j'aurais cependant aimé que vous puissiez prononcer dès maintenant des paroles plus précises qui eussent rassuré davantage ceux qui vous ont posé cette question et surtout ceux qui sont nombreux dans le pays à attendre avec anxiété la réponse.

Je pense d'abord à cet admirable corps des ponts et chaussées, qui fait le plus grand honneur à notre pays et qui souffre dans sa dignité et dans sa conscience professionnelle de ne pas pouvoir accomplir efficacement sa mission, puis à tous ceux qui, à un titre quelconque, vivent des travaux publics et, enfin — vous ne me le reprocherez pas — aux parlementaires, conseillers généraux et maires qui sont à ce sujet harcelés de doléances, ce qui prouve, en passant, que le Gouvernement n'est pas le seul à risquer de l'être.

Je ne sais pas non plus si les promesses que vous nous avez faites pour l'an prochain seront de nature à donner entière satisfaction aux usagers de nos routes et chemins, qu'ils soient Français ou étrangers, qu'ils utilisent notre réseau pour leur activité professionnelle ou pour le tourisme. Mais vous me permettrez, tant à votre usage qu'à celui de vos collègues des travaux publics et de l'intérieur, d'attirer votre bienveillante attention sur quelques points.

Tout d'abord, c'est à dessein que je vous ai posé la question relative au maintien ou à l'abandon du principe du fonds spécial d'investissement routier. On peut en effet — et vous l'avez indiqué — envisager d'autres sources de financement. Mais il faut bien dire que si cette solution a été retenue, non seulement par la France mais par de très nombreux pays étrangers, c'est qu'elle donne un moyen à peu près sûr de prévoir les programmes de travaux publics. Je puis vous dire que, de l'avis de tous ceux qui étudient ce problème, c'est probablement l'aspect le plus important et le plus grave des suppressions de crédits de ces dernières années.

Je rappelle en effet à cette Assemblée que la loi de 1951, qui avait créé le fonds spécial d'investissement routier avait prévu, en même temps, des programmes quinquennaux correspondants. Le premier, celui de 1952-1956, a d'ailleurs été réalisé à 70 p. 100, mais le second, celui qui a été prévu pour 1957-1961, n'aura, en trois ans, été engagé qu'à concurrence de 15 p. 100. Autrement dit, au rythme actuel, il faudrait quinze ans pour l'accomplir.

Je demande donc au Gouvernement d'envisager non seulement le maintien de ce fonds spécial d'investissement routier, mais, corrélativement, un nouveau programme de travaux correspondant aux années futures.

Ceux qui m'ont précédé à cette tribune ont parlé de la situation de notre réseau routier départemental et vicinal. Je dois dire que, lorsqu'on voyage à l'étranger, on est convaincu que notre pays jouit, à ce point de vue, d'une situation généralement meilleure que partout ailleurs, mais je crains fort qu'il ne puisse conserver longtemps ce privilège.

L'aide du fonds routier est absolument indispensable aux départements et aux communes pour entretenir leur réseau et vos collègues, les ministres des travaux publics et de l'intérieur, vous ont certainement informé du risque que comporte une détérioration du réseau départemental et vicinal, telle qu'il faudra ensuite engager des dépenses de réfection considérables.

Autre question: pour les autoroutes, ne peut-on envisager un financement particulier qui aurait au moins l'avantage de décharger le fonds d'investissement routier, qui a un si grand retard à rattraper ?

Telles sont, monsieur le secrétaire d'Etat, quelques observations et suggestions qui pourront faire l'objet, ultérieurement, de questions orales ou de propositions gouvernementales.

Avant de quitter cette tribune, je tiens cependant à vous déclarer ceci:

Un ministre des finances est obligé — nous le savons tous — de répondre plus souvent « non » que « oui » aux sollicitations dont il est l'objet et je n'oublie pas qu'il faut plus de courage civique pour dire « non » que pour dire « oui » quand le salut du franc est en jeu.

Toutefois, au ministère des finances, l'hiver et sa pénitence durent plus longtemps qu'ailleurs; nous espérons, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous pourrez nous laisser, avant la fin de l'année, entrevoir le printemps. (*Applaudissements à droite.*)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux finances.

M. le secrétaire d'Etat aux finances. Mesdames, messieurs, si je réponds, très brièvement d'ailleurs, aux trois orateurs que nous venons d'entendre, ce n'est certes pas pour prolonger une discussion qui a eu le mérite d'une grande objectivité; c'est pous ne pas laisser se répandre dans cette enceinte qui compte de nombreux administrateurs locaux, le sentiment que les perspectives de 1960 seraient plus sombres que celles, austères, de l'exercice en cours.

L'un des orateurs, M. Pic, a exposé à la fois ses préoccupations concernant le droit et ses inquiétudes concernant les chiffres. Je crois qu'il importe de savoir ce qu'à donné le droit et ce qu'ont été les chiffres.

La loi était effectivement en vigueur au cours des exercices budgétaires précédents. Mais qu'ont été, en fait, les conditions d'application de cette loi ?

En 1957, les autorisations de programme pour les tranches locales, calculées d'après la loi, correspondaient à un chiffre de 20.100 millions de francs. Ce chiffre figure, en effet, dans les documents budgétaires de l'époque.

Mais, sur ce chiffre, 2.500 millions de francs ont été annulés au mois de juin et 13.300 millions de francs ont été bloqués au cours du même mois de juin, de sorte que, si le chiffre figurant dans les documents budgétaires est bien de 20.100 millions, les autorisations de programme effectivement utilisables n'ont été que de 4.300 millions de francs. En 1958, ces autorisations de programme ont été nulles. En effet, la loi du 3 avril 1955 cessait de s'appliquer

Mais il est important de remarquer que, cette année, nous avons cependant poursuivi son application, puisque les 5.200 millions de francs d'autorisations de programme qui ont été débloqués au cours de l'exercice 1959, et auxquels correspondent 4.800 millions de francs de crédits de payement, ont été prélevés sur les dotations de 1957 qui avaient figuré dans les documents budgétaires mais n'avaient pu donner lieu à aucune utilisation effective.

Voilà pour le droit.

Quant aux chiffres, j'indique que les perspectives budgétaires de la route pour l'exercice 1960 sont plus favorables qu'elles ne l'ont été au cours des trois exercices précédents. En effet, les autorisations — que ce soient les autorisations globales ou les autorisations locales — que nous prévoyons pour l'exercice prochain seront supérieures aux dotations budgétaires des trois exercices antérieurs.

J'ajoute que le ministère des travaux publics envisage, de son côté, une augmentation parallèle de l'effort consenti en faveur de l'entretien des routes nationales. Si les opérations du fonds d'investissement routier sont importantes, leur effet serait limité ou annulé si, dans le même temps, la détérioration du réseau routier national se poursuivait. C'est pourquoi, s'il faut construire, il faut aussi entretenir.

Je pense que ces indications persuaderont l'Assemblée que le ministère des finances et le Gouvernement sont convaincus que, parmi les objectifs d'amélioration de notre équipement national, la route doit trouver sa place. (*Applaudissements.*)

RISTOURNE SUR L'ESSENCE POUR LES EXPLOITANTS DE TAXIS

M. le président. M. Lolive rappelle à M. le ministre des finances et des affaires économiques que l'article 87 du décret du 8 juillet 1937 (abrogé par le décret du 7 mars 1944) avait institué — sous certaines conditions — une ristourne sur l'essence employée par les exploitants de taxis; il lui signale qu'une mesure analogue se justifierait pleinement eu égard au prix de l'essence (actuellement 98 francs le litre au lieu de 2,86 francs en 1938). Il lui demande s'il a l'intention d'étendre à l'essence utilisée par les chauffeurs de taxis le bénéfice du dégrèvement de la taxe intérieure de consommation accordé actuellement au carburant employé par exemple pour l'exécution de certains travaux agricoles.

La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux finances.

M. Valéry Giscard d'Estaing, *secrétaire d'Etat aux finances.* Le régime particulier dont bénéficiaient, en effet, les chauffeurs de taxis avant la dernière guerre consistait en une ristourne sur l'essence dont le montant annuel, primitivement fixé à 10 millions de francs par un décret-loi du 8 juillet 1937, avait été porté à 40 millions de francs par un décret-loi du 17 juin 1938. Ces dispositions ont été abrogées par un décret du 7 mars 1944.

La détaxe sur le carburant agricole à laquelle il est fait allusion a été imposée par des considérations économiques intéressant l'ensemble de la nation. Il n'était pas possible, en effet, au lendemain de guerre, de promouvoir la mécanisation indispensable de l'agriculture française, d'abaisser ses prix de revient et de la placer dans une situation concurrentielle par rapport à l'étranger sans instituer une détaxe sur le carburant destiné à l'usage agricole.

Cette détaxe se justifie par une autre considération. S'agissant d'un acte de production, le carburant agricole constitue un élément du prix de revient de produits qui, dans la perspective actuelle du Marché commun, sont amenés à supporter l'effet concurrentiel créé par ce marché.

Il n'est pas question de nier, monsieur Lolive, les difficultés que peuvent rencontrer dans leur activité générale les chauffeurs de taxis, par suite de la fixation du prix de l'essence à un niveau élevé. Cependant, le retour en leur faveur à un régime comparable à celui de l'avant-guerre, compte tenu de l'évolution des prix, entraînerait d'abord une charge importante. Au surplus, d'autres catégories d'utilisateurs ne manqueraient pas de solliciter le bénéfice d'avantages équivalents. Le ministère des finances est très fréquemment saisi de demandes de détaxation par différentes corporations qui emploient l'automobile, voire le bateau pour un usage professionnel.

Enfin, sur le plan de l'application pratique, la ristourne qui serait accordée aux chauffeurs de taxis soulèverait peut-être, comme dans le passé, si elle était rétablie, de nombreuses difficultés administratives et risquerait de donner lieu à des abus qu'il serait malaisé de réprimer.

Telles sont les raisons pour lesquelles il ne me paraît pas possible de revenir à la procédure ancienne qui a été, du reste, abandonnée depuis quinze ans.

M. le président. La parole est à M. Lolive.

M. Jean Lolive. Les chauffeurs de taxis sont une des catégories de contribuables les plus durement frappées par les taxes et impôts divers. Les taxes sur l'essence, en particulier, ont de sévères répercussions sur les conditions de vie des chauffeurs de taxis pour qui l'essence constitue l'élément essentiel du travail.

En se basant sur une consommation journalière moyenne de vingt litres, le chauffeur de taxi paie, pour chaque journée de travail, environ 1.400 francs d'impôt au seul titre de l'essence utilisée. C'est eu égard à cette constatation qu'en 1937 une mesure avait été prise allégeant un peu les charges qui pèsent sur les chauffeurs de taxis; l'article 87 du décret du 8 juillet 1937 instituait en leur faveur une ristourne sur l'essence. Mais cet article fut abrogé par l'article 3 du décret du 7 mars 1944 qui supprimait la ristourne. Malgré de multiples initiatives parlementaires et même le vote, en 1949, d'une résolution invitant le gouvernement à rétablir cette ristourne, l'article 3 du décret du 7 mars 1944 ne fut jamais abrogé.

Un autre élément milite en faveur du rétablissement de la ristourne. Il réside dans le fait que l'industrie du taxi est une des branches de l'activité touristique et économique du pays.

M. le secrétaire d'Etat n'a pas manqué d'opposer qu'en accordant la détaxe sur l'essence aux chauffeurs de taxi on s'engagerait sur une voie qui conduirait à faire de même pour d'autres catégories d'utilisateurs de ce carburant. Mais j'ai indiqué que cette détaxe avait existé pendant sept années et qu'elle n'avait été abrogée que sous le régime de Vichy. Il ne s'agit donc que de la rétablir.

De plus, certains utilisateurs d'essence bénéficient d'une détaxe; c'est le cas pour l'agriculture, l'aviation civile et, je crois, pour d'autres catégories encore d'utilisateurs.

Un autre argument milite en faveur de la mesure que nous réclamons: c'est la menace d'une augmentation des tarifs. En effet, le prix du kilomètre parcouru est actuellement de 45 francs contre 1 fr. 65 en 1938, soit vingt-sept fois plus environ, alors que le prix de l'essence est au coefficient 34.

Toutes les organisations syndicales et professionnelles sont d'accord pour réclamer la détaxe sur l'essence, car une nouvelle augmentation des tarifs ne pourrait que contribuer à raréfier encore un peu plus la clientèle, donc à accroître les difficultés des chauffeurs de taxis, à nuire à l'industrie du taxi.

Les assemblées parisiennes — le conseil municipal de Paris et le conseil général de la Seine — comme vous le savez, monsieur le secrétaire d'Etat, se sont prononcées à plusieurs reprises en faveur de la détaxe et l'un de vos prédécesseurs avait été saisi d'un mémoire du préfet de la Seine favorable à cette mesure; les avis autorisés sont donc unanimes; vous êtes seul à vous y opposer.

Vous mettez en avant les impératifs de votre politique, mais en plaçant le débat sur ce terrain, vous en montrez par là-même, et une fois de plus, toute la nocivité. (*Applaudissements sur certains bancs à l'extrême gauche.*)

PRIMES DE RENDEMENT ET SALAIRES DES OUVRIERS DE LA DÉFENSE NATIONALE

M. le président. M. Pierre Villon expose à M. le ministre des armées que le taux moyen de la prime de rendemnt attribuée aux ouvriers de la défense nationale est de 16 p. 100 à Paris et de 12 p. 100 en province; que rien ne justifie cette différence puisqu'il s'agit d'ouvriers effectuant très souvent des travaux identiques dans des établissements similaires; que cette pratique constitue en fait un deuxième abattement de zone sur les salaires. Il lui demande les dispositions qu'il envisage de prendre afin que dans tous les établissements de la

défense nationale le taux minimum garanti de la prime de rendement allouée aux ouvriers soit fixé à 16 p. 100.

La parole est à M. le ministre des armées.

M. Pierre Guillaumat, *ministre des armées.* M. Pierre Villon a posé une seconde question. Accepte-t-il que les deux soient groupées en vue d'une réponse unique ?

M. Pierre Villon. Oui, monsieur le ministre.

M. le président. En conséquence, je donne lecture de la seconde question:

M. Pierre Villon rappelle à M. le ministre des armées qu'en vertu de l'article 1er du décret du 22 mai 1951 « les taux des salaires des ouvriers de la défense nationale en métropole sont déterminés d'après les salaires pratiqués dans l'industrie métallurgique privée et nationalisée de la région parisienne, à égalité pour les ouvriers en service dans cette région et par référence à ces salaires pour les ouvriers en service en province » et que cette disposition n'est pas intégralement appliquée; que, d'autre part, dans sa réunion du 13 janvier 1956, la commission paritaire de la défense nationale a émis le vœu que « pour l'établissement des bordereaux des salaires ouvriers, la comparaison des salaires de l'industrie métallurgique parisienne et des salaires de la défense nationale soit faite sur la base du salaire afférent au quatrième échelon » mais qu'aucune suite n'a été encore donnée à ce vœu. Il lui demande les mesures qu'il compte prendre: *a*) pour l'application intégrale du décret du 22 mai 1951; *b*) pour la réalisation du vœu de la commission paritaire de la défense nationale.

La parole est à M. le ministre des armées.

M. Pierre Guillaumat, *ministre des armées.* Mesdames, messieurs, le taux moyen de la prime accordée à Paris aux ouvriers du ministère des armées a toujours été légèrement plus élevé que celui consenti dans les usines de province, de façon à ne pas allouer aux ouvriers de mon département des rémunérations s'éloignant par trop de celles pratiquées par les industries locales.

En fait, la différence de taux moyen de ces primes entre Paris et la province se monte à environ 3 p. 100 en plus des abattements de zone. Or, les écarts des salaires pratiqués à Paris et en province, dans l'industrie, dépassent les abattements de zone de 14 à 16 p. 100 suivant les zones, d'après les statistiques établies par les services du ministère du travail.

La situation des ouvriers de mon département en province reste donc sensiblement meilleure, localement, que celle des ouvriers des autres industries.

Sur le deuxième point, soulevé par M. Villon, j'indique que nous sommes très attachés à l'application du décret du 22 mai 1951, dont nous pensons qu'il a été correctement mis en œuvre par le ministère des armées depuis sa publication.

En effet, lors de leur dernière augmentation qui a pris effet le 1er mai 1958, les salaires des ouvriers du ministère des armées avaient été majorés de 86 p. 100 par rapport à leur taux d'avril 1951, ce qui correspond à la majoration des rémunérations des ouvriers de la métallurgie parisienne, constatée par les statistiques établies tant par le ministère des affaires économiques que par le groupement patronal des industries métallurgiques, mécaniques et connexes de la région parisienne.

Nous continuerons à appliquer le décret du 22 mai 1951, mais, depuis un an, les salaires de l'industrie métallurgique parisienne sont à peu près stabilisés et, actuellement, l'écart moyen pondéré existant entre les salaires de l'industrie et les nôtres n'est pas suffisant pour que j'envisage et obtienne l'établissement d'un nouveau bordereau.

Je suis très attentivement l'évolution des salaires privés et, dès qu'un décalage sensible en ressortira, je proposerai à mon collègue des finances une majoration des salaires des ouvriers du ministère des armées.

Enfin, quant au vœu émis par la commission paritaire de 1956, je m'en tiendrai à la position prise par mes prédécesseurs. Il convient, en effet, dans cette affaire, de comparer d'un côté et de l'autre les rémunérations effectives moyennes.

Les ouvriers du département des armées sont classés, en moyenne, au sixième échelon et non au quatrième. C'est donc sur la base de la rémunération afférente au sixième échelon que nous faisons la comparaison avec la rémunération moyenne des travailleurs de l'industrie.

M. le président. La parole est à M. Villon.

M. Pierre Villon. Monsieur le ministre, je vous remercie de m'avoir répondu. Mais vous ne serez pas étonné de vous entendre dire que vous ne m'avez pas convaincu. Je ne crois pas, non plus, que votre réponse puisse convaincre les ouvriers des établissements de l'Etat. Il leur apparaît, en effet, injuste que la prime de rendement subisse un tel abattement en province, par rapport à Paris.

Vous dites que la différence est légère. Elle apparaît peut-être telle quand on dit que l'écart est de douze à seize. Mais, en réalité, il y a là un abattement de zone supplémentaire, l'abattement total se montant à vingt-cinq pour cent par rapport à Paris.

Je ne crois pas, d'autre part, que votre raisonnement concernant la comparaison entre les salaires des ouvriers des établissements de l'Etat et ceux des ouvriers de l'industrie privée soit acceptable. Car j'estime que le Gouvernement n'a pas à se placer dans la situation d'un particulier vis-à-vis de l'industrie privée. Le prix de la vie étant maintenant le même en province et à Paris, il n'y a pas lieu d'aller au-delà des dispositions réglementaires qui existent encore et qui ont trait à l'abattement de zone.

Dans la mesure où vous déclarez que vous ne voulez pas créer pour les ouvriers de l'Etat une situation trop différente de celle des ouvriers de l'industrie privée, vous reconnaissez que votre préoccupation n'est pas d'assurer aux ouvriers de l'Etat une rémunération correspondant à leur rendement, conforme à la justice et à la loi, mais bien plutôt de protéger l'industrie privée contre les revendications qui pourraient lui être présentées si ses ouvriers de province étaient convaincus d'être moins bien payés que les ouvriers de l'Etat.

En fait, vous protégez simplement les superbénéfices des industriels de province, car les produits qui sortent de leurs usines ne sont pas d'un prix moins élevé que les produits similaires fabriqués dans la région parisienne. Les abattements de zone leur procurent un supplément de bénéfices et ce n'est pas le rôle de l'Etat de perpétuer un tel état de choses.

J'estime donc que vous devriez, à la demande de toutes les organisations syndicales ouvrières, reviser votre position sur cette question et rétablir l'égalité du pourcentage de la prime de rendement.

En ce qui concerne la question, plus importante d'ailleurs, de l'application du décret du 22 mai 1951, je ne puis, non plus, être d'accord avec vous lorsque vous affirmez que ce texte est appliqué.

J'estime que son application est faussée du fait que le sixième échelon est choisi comme moyenne de parité. D'abord, il n'est pas prouvé que ce sixième échelon constitue vraiment la moyenne. Si c'est le cas ou si la moyenne approche le sixième échelon, ce n'est pas la faute des ouvriers. Cette situation est due au fait que, au cours de ces dernières années, les établissements de l'Etat n'ont pas embauché de jeunes

ouvriers, mais conservé les vieux qu'ils ne pouvaient licencier. Voilà pourquoi la moyenne d'âge des ouvriers des établissements de l'Etat est relativement plus élevée qu'ailleurs.

Mais quel est le résultat de cet état de choses ?

Quand un ouvrier est embauché dans une industrie de la région parisienne, son salaire est calculé conformément aux dispositions du décret du 22 mai 1951; le même ouvrier, s'il entre dans un établissement d'Etat — de la région parisienne, pour simplifier l'hypothèse et ne pas tenir compte des abattements de zone de province — devra attendre dix-huit ans pour parvenir au sixième échelon. La parité qui leur est promise par le décret du 22 mai 1951 ne se réalise donc seulement que dix-huit ans après leur entrée en service.

Les travailleurs de l'Etat ne demandent d'ailleurs pas qu'un jeune ouvrier bénéficie immédiatement du même salaire que son homologue de l'industrie. Ils demandent simplement un peu plus de justice, à savoir la parité complète à partir du quatrième échelon.

Quand vous avancez que l'augmentation des prix dans la région parisienne n'est pas suffisante pour justifier une augmentation des salaires, vous oubliez que l'Etat a accordé 4 p. 100 d'augmentation aux fonctionnaires. Vous avez estimé vous-même, avec les travailleurs de l'Etat, que le maintien du décret du 21 mai 1951 ne permettait pas cette augmentation. Néanmoins, entre temps et depuis longtemps déjà, le coût de la vie s'est élevé et si vous appliquiez simplement la parité à l'échelon 4 et non plus à l'échelon 6, vous donneriez satisfaction aux travailleurs de l'Etat. Cette augmentation de salaire compenserait la dépréciation de leur pouvoir d'achat.

Ils ne demandent rien d'extraordinaire: l'application de la parité au 4e échelon à partir du 1er janvier 1956.

Or, vous l'avez reconnu, le vœu de la commission paritaire de la défense nationale à ce sujet est du 13 janvier 1956. Il ne serait que juste que vous y fassiez droit à partir du 1er janvier 1959.

Vous n'avez pas l'intention de l'appliquer, avez-vous dit, parce que vos prédécesseurs n'ont pas donné suite à ce vœu.

Ce n'est pas là non plus un argument convaincant.

En nombre de domaines, vous récusez l'action de vos prédécesseurs. Vous êtes donc mal venu, en cette occasion, de vous appuyer sur leur attitude pour soutenir votre thèse d'aujourd'hui.

Au surplus, vous devriez tenir compte de l'unanimité qui règne chez les ouvriers des établissements de l'Etat. Tous les syndicats ouvriers ont pris la même position et leur lutte prend de l'ampleur. Les manifestations du 12 février 1959, du 19 mars, des 29 et 30 avril, et surtout celle du 22 mai, qui a rassemblé 65.000 ouvriers réclamant à la fois la suppression de la franchise de 3.000 francs retenue par les caisses de la sécurité sociale et surtout l'application de la parité à l'échelon 4, ces manifestations, dis-je, devraient vous montrer que les ouvriers veulent obtenir un résultat parce qu'ils ne peuvent plus supporter la diminution de leur pouvoir d'achat.

Ce qui devrait surtout vous donner à réfléchir, c'est le fait que la fédération Force ouvrière, qui n'avait pas accepté d'abord de participer à l'action du 22 mai, a décidé en sortant de votre cabinet, après avoir entendu probablement de vous les arguments que vous venez de produire, de se joindre à l'action de la C. F. T. C. et de la C. G. T.

Une telle décision prouve que la volonté des travailleurs est assez puissante pour se faire entendre même de ceux qui voudraient se boucher les oreilles.

Veut-on que de la lutte seulement les travailleurs obtiennent satisfaction ?

Vous devriez songer à ce problème d'autant que maintenant la classe ouvrière se rend déjà compte que nous ne pouvons plus, soit en déposant des propositions de loi ou de résolution, prendre à témoin l'Assemblée, pour forcer la décision du ministre.

Il est donc bien vrai que le seul moyen dont disposent aujourd'hui les travailleurs de l'Etat, c'est l'action qu'ils mènent dans les établissements où ils sont employés.

Je vous le répète, monsieur le ministre, cela devrait vous donner à réfléchir et vous inciter à reviser votre position.

Si vous considérez que le vœu de janvier 1956 n'est pas juste, convoquez au moins à nouveau la commission paritaire. Elle dégagerait sans aucun doute les éléments d'une attitude plus conforme aux besoins et aux nécessités des établissements de l'Etat, plus conforme aussi aux intérêts des travailleurs qui y font leur carrière. *(Applaudissements sur certains bancs à l'extrême gauche.)*

APPROVISIONNEMENT EN EAU POTABLE DE LA RÉGION PARISIENNE

M. le président. M. Jean-Paul Palewski expose à M. le ministre de l'intérieur la situation des communes de la région parisienne, dont la consommation d'eau potable va sans cesse en augmentant. Pourtant, du fait du manque d'approvisionnement, l'année dernière un grand nombre de communes de la région parisienne se sont trouvées plusieurs jours sans eau. Il lui demande quelles mesures le Gouvernement envisage de prendre pour résoudre ce très inquiétant problème dans un avenir proche.

La parole est à M. le secrétaire d'Etat à l'intérieur.

M. Michel Maurice-Bokanowski, *secrétaire d'Etat à l'intérieur.* Monsieur le président, mesdames, messieurs, cher monsieur Palewski, le problème de l'alimentation en eau de la région parisienne retient, vous le savez, tout spécialement l'attention du Gouvernement.

Un conseil interministériel s'est réuni le 25 mai dernier, sous la présidence de M. le Premier ministre, pour étudier ce problème et les différentes solutions qui peuvent lui être apportées.

Plusieurs projets ont été envisagés pour améliorer l'alimentation en eau de la capitale.

En particulier, l'adoption du projet dit des « Vals de Loire » a été préconisée par des administrateurs et des techniciens très éminents. Il a également fait l'objet de nombreuses critiques.

Je passe sur les avantages et les inconvénients de ce projet.

Je voudrais simplement vous indiquer que, s'il n'a pas été retenu, c'est principalement en raison de son coût élevé. La première tranche de travaux permettant l'amenée de 500.000 mètres cubes d'eau par jour à Paris suppose, en effet, 80 à 90 milliards de francs d'investissements.

Compte tenu de la situation économique et financière, qui impose au Gouvernement l'établissement d'une sévère hiérarchie des urgences, la solution moins onéreuse consistant à utiliser l'eau de Seine filtrée a été, en définitive, retenue.

Paris et sa banlieue ont besoin, à l'heure actuelle, en période de pointe — c'est-à-dire en cas de forte sécheresse — d'au moins deux millions et demi de mètres cubes par jour. En 1965, ces besoins seront sans doute, compte tenu de la poussée démographique et de l'amélioration des conditions de l'habitat, de trois millions de mètres cubes par jour.

Pour faire face à ces besoins, les services de distribution disposent de 2.300.000 mètres cubes par jour, chiffre de production maximum enregistré pendant la période de sécheresse de juin 1957.

Divers travaux d'amélioration en cours ou projetés doivent permettre d'accroître ces ressources de 500.000 mètres cubes par jour.

Un déficit de 200.000 mètres cubes par jour subsisterait donc en 1965. Si l'on affecte les besoins d'une marge de sécurité de 10 p. 100 on constate qu'en définitive le déficit à couvrir est de l'ordre de 500.000 mètres cubes par jour, ce qui représente un débit de six mètres cubes-seconde.

Le problème consiste à trouver en Seine ces six mètres cubes-seconde auxquels, par mesure de sécurité, il conviendrait peut-être d'ajouter les trois mètres cubes-seconde qui représentent les pompages supplémentaires de l'usine de Choisy, en cours de modernisation.

Le déficit actuel du fleuve, en période de basses eaux, ne permet pas un tel prélèvement.

La construction sur la Seine, en amont de Troyes, d'un barrage destiné à la lutte contre les inondations doit permettre de résoudre ce problème.

En effet, comme je l'ai indiqué à l'Assemblée à l'occasion d'une réponse aux questions orales posées par MM. Gabelle, Lefevre d'Ormesson et Vayron, le barrage « Seine » qui aura une retenue de 205 millions de mètres cubes, permettra — dans l'hypothèse, bien entendu, où il serait complètement plein au début de l'étiage — de relever le débit d'étiage du fleuve de 24 mètres cubes-seconde. Sans doute, ce débit supplémentaire ne serait pas constamment utilisable en amont immédiat de la capitale. Il pourrait cependant être dégagé pendant au moins quelques jours, ou même quelques semaines, en cas d'absolue nécessité. L'utilisation de l'eau de Seine pour l'alimentation en eau de la région parisienne imposera le renforcement du système de traitement et de filtration des eaux; car, vous le savez aussi bien que moi, l'eau de rivière a surtout mauvais goût et, suivant les lieux de pompage, est plus ou moins polluée.

Des études vont être rapidement entreprises afin que les travaux puisent être exécutés en même temps que les travaux de construction du barrage qui doivent commencer en 1960 et dureront trois ans.

Le renforcement et la pose de canalisations nouvelles devront également être envisagés.

L'ensemble de ces travaux pour une adduction de 500.000 mètres cubes par jour n'excèderait pas 14 milliards.

Il faut noter que le coût du barrage, soit 11 milliards et demi, ne figure pas dans ce décompte puisque cet ouvrage est destiné à la lutte contre les inondations et devrait être construit quelle que soit la solution adoptée pour l'alimentation en eau de la région parisienne.

L'économie, sur le plan des investissements est, vous le voyez, substantielle.

Il est donc permis d'espérer que les usagers de la région parisienne ne connaîtront plus d'ici trois ans les inconvénients qui résultent de sécheresses exceptionnelles.

Ces difficultés, il convient de le souligner, restent assez rares et il faut à cet égard rendre hommage aux efforts poursuivis par les services de la ville de Paris et par les services distributeurs de banlieue pour faire face aux besoins de la consommation d'eau. Les dernières difficultés remontent à la période de sécheresse du mois de juin 1957. Depuis lors, seules des difficultés résultant d'insuffisances locales ont été constatées. Ce sont, je pense, ces cas qui préoccupent plus particulièrement M. Jean-Paul Palewski. Il s'agit, très certainement de déficiences de distribution.

Je puis vous donner l'assurance que l'administration s'efforcera de remédier à ces insuffisances chaque fois qu'un cas de ce genre lui sera signalé. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

M. le président. La parole est à M. Jean-Paul Palewski.

M. Jean-Paul Palewski. Je vous remercie, monsieur le ministre, d'avoir bien voulu me répondre en m'assurant que, dans l'avenir, la distribution d'eau potable dans la région parisienne serait assurée en quantité suffisante.

Le Gouvernement a donc renoncé, c'est vous qui venez de me l'apprendre, à faire venir l'eau potable des vals de Loire. Je n'ai pas à apprécier la valeur technique des arguments qui ont incité le Gouvernement à renoncer à cette amenée des eaux des vals de Loire. Je note seulement que, c'est vrai, les dépenses d'investissements entraînées par ce projet étaient considérables.

Je relève également que, désormais, la population de la région parisienne sera alimentée en eau provenant du fleuve.

Jusqu'à maintenant, dans la plupart des cas, les communes de la région parisienne étaient alimentées en eau potable provenant de nappes souterraines, situées quelquefois sous le lit même du fleuve.

Je constate en outre que, d'ici quelques années, et grâce à l'installation de bassins filtrants, je pense, l'eau du fleuve sera purifiée et rendue potable pour la consommation.

Cela dit, je suis contraint de faire observer qu'il n'y a aucune concordance entre l'extraordinaire poussée démographique dans la région parisienne et le volume d'eau que l'on va mettre à sa disposition. Pendant des années, une dizaine au minimum, l'alimentation en eau potable fera apparaître de très lourdes insuffisances. Ainsi, multiplier les programmes de construction et laisser grossir la région parisienne de dizaines, sinon de centaines de milliers d'habitants nouveaux, c'est exposer la population, celle qui est déjà installée comme celle qui doit venir, à manquer d'eau potable.

L'administration doit donc ne négliger aucun effort, si considérable soit-il, pour résoudre ce problème, car il ne suffit pas de construire, encore faut-il donner aux occupants des immeubles que l'on crée dans la région parisienne l'eau potable, indispensable à la vie.

Or, je suis au regret de constater que votre réponse, monsieur le ministre, ne me donne que très peu d'apaisements à cet égard.

Vous dites que, dans trois ou quatre ans, un certain équilibre se sera établi. Si je considère, encore une fois, la poussée démographique, d'une part, et l'afflux de population dans la région parisienne, d'autre part, je crains fort que nous ne manquions encore, dans dix ans, de l'eau indispensable au développement normal de l'hygiène et au respect des règles de la santé publique.

Je ne saurais donc trop attirer l'attention du Gouvernement sur ce point, qui me paraît essentiel, et je vous demande, monsieur le ministre, de renouveler sans cesse vos efforts pour assurer le plus rapidement possible à la région parisienne l'eau qui lui est indispensable. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

PROTECTION DES BERGES DES VOIES FLUVIALES

M. le président. M. Jean-Paul Palewski expose à M. le ministre de l'intérieur que la modernisation de la navigation fluviale a complètement transformé l'utilisation des voies fluviales. En effet, à la place des lents chalands traînés par des chevaux, ce sont maintenant de véritables trains de puissants automoteurs que descendent et remontent sans cesse nos rivières. Mais la protection des berges n'a pas été conçue pour des engins aussi puissants, qui provoquent, surtout à contre-courant, de courtes et fortes vagues qui les détériorent, à l'intérieur même des agglomérations urbaines. Il lui demande

à qui incombent la réparation et l'entretien des berges et, dans le cas où les communes seraient responsables, quel financement a été prévu et si l'Etat ne doit pas leur venir obligatoirement en aide.

La parole est à M. le secrétaire d'Etat à l'intérieur.

M. Michel Maurice-Bokanowski, *secrétaire d'Etat à l'intérieur.* La question posée par M. Jean-Paul Palewski intéresse à la fois le ministère des travaux publics et des transports et le ministère de l'intérieur.

Les départements et les communes sont, en effet, intéressés par les problèmes d'entretien des voies navigables puisqu'ils peuvent prendre l'initiative de l'exécution de travaux d'entretien et percevoir, dans ce cas, des subventions.

Cela posé, je voudrais indiquer qu'il résulte d'enquêtes effectuées à diverses reprises par le service des voies navigables du ministère des travaux publics et des transports que les effets du batillage provoqué par le passage des péniches et des bateaux sont pratiquement négligeables s'agissant de l'érosion des berges. La cause essentielle de cette érosion, sur les cours d'eau naturels, est l'action des courants et des crues.

La réparation et l'entretien des berges, et donc la protection des berges contre l'érosion, appartiennent aux riverains. Cette obligation résulte des dispositions de l'article 33 de la loi du 16 septembre 1807.

Les riverains peuvent se grouper au sein d'associations syndicales. Les départements et les communes peuvent également, en application des articles 45 à 47 du code des voies navigables et de la navigation intérieure, prendre l'initiative de l'exécution des travaux. La collectivité, maîtresse de l'œuvre, peut solliciter l'attribution d'une subvention du ministère des travaux publics et des transports pour des travaux neufs ayant pour objet de protéger des lieux habités ou du ministère de l'agriculture s'ils ont pour objet de protéger des terrains agricoles.

L'entretien des ouvrages de protection incombe à la collectivité intéressée. L'octroi de la subvention est, d'ailleurs, subordonné à l'engagement d'assurer cet entretien.

M. le président. La parole est à M. Palewski.

M. Jean-Paul Palewski. Monsieur le ministre, je vous remercie des indications que vous voulez bien me fournir, mais contrairement aux renseignements qui vous ont été donnés par certains de vos services, le passage des automoteurs dans les rivières cause des dégâts considérables aux berges. J'ai dans ma circonscription l'exemple d'une commune dont les berges ont été grandement endommagées par le passage constant de ces automoteurs.

Dans ces conditions, que doit faire la commune intéressée ? Tel était le but de ma question. Je constate avec infiniment d'intérêt qu'il est possible à la commune intéressée de s'adresser à vous pour obtenir une subvention qui lui permettra d'exécuter les travaux qui sont rendus nécessaires par le passage de ces automoteurs.

Si donc sur le principe des dommages causés par les automoteurs je suis en désaccord avec vous, je suis totalement en accord avec vous sur la nécessité qu'il y a pour la commune de s'adresser à vos services pour obtenir une subvention. Je suis convaincu que cette subvention sera aussi élevée que possible. (*Sourires.*)

M. le secrétaire d'Etat à l'intérieur. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat à l'intérieur.

M. le secrétaire d'Etat à l'intérieur. Il est un point sur lequel je ne voudrais pas qu'il y ait d'équivoque. Ce n'est pas à mes services qu'il faut s'adresser pour obtenir la subvention; c'est au ministère des travaux publics et des transports qui, au vu des justificatifs, attribuera cette subvention.

M. Jean-Paul Palewski. En tout cas, monsieur le secrétaire d'Etat, je suis convaincu que vous voudrez bien faire des efforts auprès de votre collègue, M. le ministre des travaux publics et des transports, pour que cette subvention soit accordée, car elle est nécessaire.

PORT D'ARME POUR LES CHAUFFEURS DE TAXIS

M. le président. M. Lolive appelle l'attention de M. le ministre de l'intérieur sur les agressions dont sont fréquemment victimes les chauffeurs de taxis. Il lui signale que, depuis 1945, et pour la seule région parisienne, le nombre de chauffeurs de taxis, victimes d'agressions, s'élève à 290, dont des dizaines de blessés graves et 16 morts. Il lui demande s'il a l'intention d'autoriser les intéressés à être armés dans leur voiture, afin qu'ils puissent se défendre en cas d'agression.

La parole est à M. le secrétaire d'Etat à l'intérieur.

M. Michel Maurice-Bokanowski, *secrétaire d'Etat à l'intérieur.* Le ministre de l'intérieur porte la responsabilité devant le pays d'assurer la sécurité des personnes et des biens. Il entend, vous le pensez bien, montrer dans ce domaine la plus extrême vigilance, une vigilance d'autant plus attentive que ceux au profit desquels elle doit s'exercer sont, par l'exercice de leur profession, amenés à courir plus de risques que d'autres.

J'accorde à M. Lolive que c'est le cas des chauffeurs de taxis. Ce l'est cependant dans une moindre mesure qu'il ne le pense.

Le chiffre cité par M. Lolive, et que je ne conteste pas, n'est pas anormalement élevé.

Si l'on fait le compte des vols et tentatives de vol avec violences commis sur la voie publique pendant les dix dernières années, dans le département de la Seine, on enregistre que, sur un total de 11.198, 211 ont été exercés sur des chauffeurs de taxis, soit environ 2 p. 100. Il est intéressant aussi de noter que, depuis 1956, dans la Seine, aucune attaque ayant eu des suites mortelles n'est à déplorer, à l'exception de celle d'un chauffeur musulman abattu en 1957 à Levallois, pour des motifs politiques.

Quoi qu'il en soit, que peut-on faire pour diminuer les risques inhérents à l'exercice de ce métier ?

Une partie des chauffeurs de taxis demandent à être armés, et M. Lolive a repris ce désir dans sa question orale.

Nous ne pensons pas que ce soit là une solution raisonnable. A cette position, je pourrais donner comme raison que les textes ne le permettent pas. Mais, un texte peut être changé, nous le savons bien, quoique, en l'occurrence, apporter une modification aux textes actuels pourrait constituer un précédent invocable par d'autres catégories de citoyens et il serait dangereux de rompre ainsi le caractère éminemment restrictif que doit avoir la législation en cette matière.

Mais la véritable raison, c'est que nous estimons illusoire, et même peut-être dangereuse, une telle protection.

L'expérience a prouvé qu'un chauffeur, préoccupé par les soucis de la conduite de son véhicule, est fatalement surpris par des passagers se trouvant derrière lui et ayant une ferme volonté d'agression.

Dans la majeure partie des cas, le chauffeur n'ayant pas le temps de se servir de son arme, celle-ci risque simplement de s'ajouter au butin de l'opération et de comporter un risque supplémentaire pour l'agressé. Il n'est d'ailleurs pas impossible de penser que, une fois connue la détention d'une arme par chaque chauffeur de taxi, certains voient là un moyen de s'emparer d'armes individuelles avec le minimum de risques.

Aussi le Gouvernement ne pense-t-il pas étendre la législation en matière de port d'arme, en particulier au profit des

chauffeurs de taxis. Mais il n'est pas, je le répète, indifférent à la sécurité de cette corporation. Il a déjà pris des mesures qui, si elles étaient utilisées, aboutiraient à une diminution sensible des agressions.

C'est ainsi que le préfet de police a rappelé aux chauffeurs de taxis ayant à effectuer une course en banlieue pendant la nuit, qu'ils pouvaient s'adresser aux gardiens de la paix de service, soit dans les postes de police, soit sur la voie publique, et notamment aux sorties de Paris, pour faire relever l'identité des personnes ayant pris place dans leur voiture.

D'autre part, les chauffeurs ont été informés qu'ils pouvaient confier en dépôt, dans un poste de police, l'argent et les objets de valeur dont ils sont nantis.

Enfin, le préfet de police a pris, en juillet 1953, deux arrêtés. Le premier permet aux conducteurs qui en font la demande de munir leur voiture d'un appareil sonore d'alerte, le second prévoit qu'une cloison de verre séparant le conducteur du voyageur pourrait être disposée sur les véhicules.

Ainsi les chauffeurs de taxis ont-ils, dans l'observation de ces différentes mesures, la possibilité d'augmenter d'une façon sensible leur sécurité, mieux qu'en réclamant la détention d'une arme, détention dont j'ai développé plus haut les inconvénients et qui risquerait, par une fausse impression de sécurité, de leur faire abandonner des règles de prudence au demeurant plus efficaces.

M. le président. La parole est à M. Lolive.

M. Jean Lolive. Mesdames, messieurs, je remercie M. le ministre de sa réponse mais je ne l'étonnerai pas en lui disant qu'elle ne me donne pas satisfaction.

Monsieur le ministre, vous avez avancé ici quelques arguments qui, permettez-moi de vous le dire, sont vraiment très légers.

Vous avez dit que le nombre des vols et tentatives d'agressions commis contre des chauffeurs de taxis ne dépassait pas 2 p. 100 du nombre total des vols et tentatives d'agression constatés au cours des dix dernières années dans la région parisienne. Seulement, pour faire une comparaison sérieuse, il eût fallu tenir compte de la proportion que représentent les chauffeurs de taxis dans la masse de la population parisienne. Si l'on avait tenu compte de ce dernier élément, on serait certainement arrivé à un pourcentage beaucoup plus élevé.

D'autre part, ainsi que vous l'avez vous-même souligné dans vos explications, monsieur le secrétaire d'Etat, le métier de chauffeur de taxi est devenu dangereux par suite de l'obligation où se trouve le chauffeur de charger des clients dont il ne peut *a priori* savoir s'il s'agit d'honnêtes gens ou de malfaiteurs.

Le bilan des agressions et quelquefois des crimes s'allonge sans cesse, comme le précise le texte de la question que j'ai posé.

Dans une statistique probablement incomplète, on relève que, depuis 1945 et pour la seule région parisienne, le nombre des chauffeurs de taxi victimes d'agressions s'élève à 290, dont des dizaines de blessés graves et 16 morts.

Dans la dernière période, deux chauffeurs de taxi ont été assassinés en province: M. Pierre Occelli à la Napoule, près de Cannes, et M. Marcel Rey, aux environs de Villeneuve-sur-Lot.

Il y a donc là un problème dont la gravité ne saurait nous échapper, et il est nécessaire d'arrêter les mesures qui permettront aux chauffeurs de taxis de se protéger.

A cet égard, les avis sont unanimes: il faut accorder le permis de port d'arme aux chauffeurs de taxis.

L'article 18 du décret-loi du 14 août 1939 autorise la détention et le port d'armes, entre autres, aux fonctionnaires et agents d'administration porteurs ou convoyeurs de fonds et valeurs.

L'argument que vous avez développé quant au fait que les armes des chauffeurs de taxis pourraient servir à d'autres, vaut également pour ces fonctionnaires.

Nous pensons, au contraire, que les chauffeurs de taxis pourraient être ajoutés à la liste des personnes autorisées à être armées.

En effet, les chauffeurs de taxis sont titulaires d'une licence qui n'est donnée qu'après une enquête minutieuse. Dans le passé, un préfet de police avait accordé cette autorisation de port d'arme aux chauffeurs de taxis circulant la nuit, mais cette autorisation cessa d'être réglementaire à dater du 18 avril 1939.

Je fais remarquer que nous ne sommes pas les seuls à demander l'autorisation de port d'arme pour les chauffeurs de taxis. Plusieurs propositions de loi ont été déposées dans ce sens, dont une récemment par un membre de cette Assemblée.

Actuellement, la situation est la suivante: le chauffeur de taxi agressé est considéré comme un homme en état de légitime défense, mais il est poursuivi en correctionnelle parce qu'il était muni d'une arme qui lui a permis d'exercer cette légitime défense.

D'autre part, l'octroi du port d'arme aux chauffeurs de taxis constituerait une mesure préventive contre les agressions dont ils sont les victimes, car le fait qu'ils seraient armés et capables de se défendre donnerait à réfléchir à leurs agresseurs éventuels. Dans tous les cas, le port d'arme permettrait aux chauffeurs de taxis de se défendre, alors que présentement ils sont dans l'incapacité de le faire.

Il faut remarquer d'ailleurs que peu des auteurs de ces agressions sont arrêtés et, lorsqu'ils le sont, c'est dans la plupart des cas parce que le chauffeur a pu se défendre.

Craignez-vous, monsieur le ministre, que le chauffeur de taxi devienne un être dangereux ? Ceci ne serait pas sérieux, car ce ne sont jamais les clients qui sont agressés par les chauffeurs, mais bien au contraire ces derniers qui sont régulièrement attaqués, voire assassinés, par ceux qu'ils ont pris en charge. En fait, dans une large mesure, les chauffeurs payent de leur vie l'interdiction qui leur est faite de s'armer et, partant, l'impossibilité où ils sont de se défendre.

M. le ministre a évoqué comme mesure de sécurité possible l'installation d'une cloison de séparation entre le chauffeur et le client. C'est, en réalité, un argument peu sérieux. La cloison de séparation entre le chauffeur et le client ne peut constituer la moindre sécurité pour le chauffeur. Du reste, les voitures modernes ne se prêtent plus à l'installation de cloisons de séparation. D'abord, parce que l'habitacle des voitures a été réduit; ensuite, parce qu'en raison de la vitesse et du freinage plus puissant, ce serait une source supplémentaire d'accidents.

Comme vous l'écrivaient, par l'intermédiaire du préfet des Alpes-Maritimes, les chauffeurs de taxis de ce département, après l'assassinat de leur camarade Occelli, il faut, monsieur le ministre, que vous entendiez cet appel. Il est indispensable d'y répondre rapidement, d'une manière réaliste, en accordant aux chauffeurs de taxis l'autorisation d'avoir une arme dans leur voiture. C'est ce que nous demandons.

— 3 —

DEPOT DE PROJETS DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. le Premier ministre un projet de loi portant dispositions financières intéressant l'Algérie.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 112, distribué et renvoyé à la commission des finances, des affaires économiques et du plan.

J'ai reçu de M. le Premier ministre un projet de loi portant dispositions relatives à la circulation monétaire.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 113, distribué et renvoyé à la commission des finances, de l'économie générale et du plan.

— 4 —

DEPOT DE PROPOSITIONS DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. Frédéric-Dupont et plusieurs de ses collègues une proposition de loi ayant pour objet de modifier les articles 9, 14 et 32 du décret du 30 septembre 1953 sur les baux commerciaux.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 106, distribuée et renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.

J'ai reçu de M. Hénault et plusieurs de ses collègues une proposition de loi tendant à créer un contingent complémentaire spécial de croix de la Légion d'honneur au profit des anciens combattants de 1914-1918, à l'occasion du quarantième anniversaire de la Victoire.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 107, distribuée et renvoyée à la commission de la défense nationale et des forces armées.

J'ai reçu de M. Drouot-L'Hermine une proposition de loi tendant à faire bénéficier les maires et premiers adjoints, s'ils sont salariés, d'avantages semblables à ceux qui sont accordés aux délégués syndicaux par les entreprises, pour l'exercice de leurs fonctions.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 108, distribuée et renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.

— 5 —

DEPOT D'UNE PROPOSITION DE RESOLUTION

M. le président. J'ai reçu de M. Lux et plusieurs de ses collègues une proposition de résolution tendant à inviter le gouvernement à déposer un projet de loi portant création d'une caisse autonome d'assurances contre les calamités agricoles.

La proposition de résolution sera imprimée sous le n° 109, distribuée et renvoyée à la commission de la production et des échanges.

— 6 —

DEPOT DE RAPPORTS

M. le président. J'ai reçu de M. Gabelle un rapport, fait au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan, sur le projet de loi de programme relative à l'équipement agricole (n° 56).

Le rapport sera imprimé sous le n° 105 et distribué.

J'ai reçu de M. Pascal Arrighi un rapport, fait au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan, sur le projet de loi autorisant le Président de la République à ratifier la convention entre la France et la Belgique signée à Bruxelles le 20 janvier 1959, tendant à éviter les doubles impositions et à régler certaines autres questions en matière d'impôts sur les successions et de droits d'enregistrement. (N° 66.)

Le rapport sera imprimé sous le n° 110 et distribué.

J'ai reçu de M. Pascal Arrighi, rapporteur général, un rapport, fait au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan, sur le projet de loi de finances rectificative pour 1959. (N° 70.)

Le rapport sera imprimé sous le n° 111 et distribué.

— 7 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Mardi 2 juin, à quinze heures, première séance publique:

Suite de la discussion des conclusions du rapport de la commission spéciale du règlement chargée de préparer et de soumettre à l'Assemblée nationale un projet de règlement définitif (n° 91. — M. Habib-Deloncle, rapporteur);

A vingt et une heures trente, deuxième séance publique:

Suite de la discussion inscrite à l'ordre du jour de la première séance.

La séance est levée.

(La séance est levée à dix-sept heures quinze minutes.)

Le Chef du service de la sténographie de l'Assemblée nationale,
RENÉ MASSON.

Nominations de rapporteurs.

COMMISSION DES AFFAIRES CULTURELLES, SOCIALES ET FAMILIALES

M. Rombeaut a été nommé rapporteur de la proposition de loi (n° 7) de M. Maurice Thorez et plusieurs de ses collègues tendant à instituer l'assurance chômage.

M. Grèverie a été nommé rapporteur de la proposition de loi (n° 34) de M. Guillon relative à l'exercice, en France, de la profession de sage-femme par des personnes de nationalité française ayant exercé cette profession en Indochine en vertu de la réglementation particulière à ce pays avant les accords de Genève.

M. Darchicourt a été nommé rapporteur de la proposition de résolution (n° 53) de M. Bertrand Denis tendant à inviter le Gouvernement à faciliter le placement des aveugles, sourds-muets et diminués physiques.

M. Profichet a été nommé rapporteur de la proposition de loi (n° 64) de M. Jean-Paul Palewski tendant à faciliter l'exercice des professions libérales aux réfugiés et apatrides.

M. Chazelle a été nommé rapporteur de la proposition de loi (n° 75) de MM. Waldeck Rochet, Lolive, Pierre Villon tendant à permettre de nouveau aux délégués des associations de vieux travailleurs les plus représentatives de représenter leurs ressortissants devant les commissions de première instance de la sécurité sociale et de la mutualité sociale agricole.

COMMISSION DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

M. Rémy Montagne a été nommé rapporteur de la proposition de résolution (n° 49) de M. Paquet et plusieurs de ses collègues tendant à inviter le Gouvernement à faire ratifier la convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales signée à Rome le 4 novembre 1950 et le protocole additionnel de cette convention signé à Paris le 20 mars 1952.

COMMISSION DE LA PRODUCTION ET DES ÉCHANGES

M. Duchesne a été nommé rapporteur de la proposition de résolution (n° 36) de M. André Beauguitte tendant à inviter le Gouvernement à promouvoir une politique forestière.

M. Dumortier a été nommé rapporteur du projet de loi (n° 41) portant ratification du décret n° 59-402 du 11 mars 1959 réduisant provisoirement la perception du droit de douane d'importation applicable à l'acide alginique, ses sels et ses esters, à l'état sec.

M. Poudevigne a été nommé rapporteur du projet de loi (n° 43) ratifiant le décret n° 59-357 du 2 mars 1959 portant suspension provisoire de la perception du droit de douane d'importation sur les graines de ricin et réduction provisoire de la perception du droit de douane d'importation sur les huiles brutes de ricin.

M. Valabrègue a été nommé rapporteur du projet de loi (n° 44) portant ratification du décret n° 59-374 du 6 mars 1959 rétablissant partiellement la perception du droit de douane d'importation sur le cacao en fèves et brisures de fèves.

Bureau de commission.

Dans sa séance du vendredi 29 mai 1959, la commission spéciale chargée d'examiner le projet de loi relatif à diverses dispositions tendant à la promotion sociale a nommé:

Président, M. Rombeaut.
Vice-président, M. Derancy.
Secrétaire, M. Bendjelida (Ali).

QUESTIONS

REMISES A LA PRESIDENCE DE L'ASSEMBLEE NATIONALE

(Application des articles 54 à 60 du règlement provisoire.)

QUESTIONS ORALES SANS DÉBAT

1214. — 29 mai 1959. — **M. Denvers** expose à **M. le ministre de la construction** que de nombreux sinistrés mobiliers ont été mis en possession d'un avis les informant que le règlement des indemnités qui leur sont dues interviendrait avant le 31 décembre 1958. Il lui demande: 1° de lui faire connaître s'il pense que les engagements ainsi pris par son administration sont susceptibles d'êtres tenus et honorés d'ici la fin de l'année; 2° si des mesures d'ordre financier seront proposées à l'occasion du prochain budget, à l'effet de mener à bone fin, en 1960, le règlement des sommes dues à l'ensemble des sinistrés mobiliers.

1238. — 29 mai 1959. — **M. Denvers** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que les dispositions du décret n° 56-325 du 18 avril 1956, portant réorganisation du corps des sous-officiers des douanes, ont exclu des nouvelles mesures de reclassement les brigadiers ancienne formule et lui demande de lui faire connaître s'il n'entre pas dans ses intentions de réparer cette injustice en faisant bénéficier les brigadiers-chefs des douanes retraités antérieurement à septembre 1951, d'un reclassement indiciaire à celui accordé aux garde-magasins des douanes par le décret susvisé, reclassement qui permettrait leur assimilation au grade d'adjudant que leurs fonctions d'active leur ont fait exercer avant leur mise à la retraite.

QUESTIONS ÉCRITES

(Application de l'article 60 du règlement provisoire.)

Art. 60. — . . . . . .

Les questions écrites... ne doivent contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés.

Les réponses des ministres doivent être publiées dans le mois suivant la publication des questions. Dans ce délai, les ministres ont toutefois la faculté soit de déclarer par écrit que l'intérêt public ne leur permet pas de répondre, soit à titre exceptionnel, de demander, pour rassembler les éléments de leur réponse, un délai supplémentaire qui ne peut excéder un mois. Lorsqu'une question écrite n'a pas obtenu de réponse dans les délais susvisés, son auteur est invité par le président de l'Assemblée à lui faire connaître s'il entend ou non la convertir en question orale. Dans la négative, le ministre intéressé dispose d'un délai supplémentaire d'un mois.

. . . . . .

1215. — 29 mai 1959. — **M. Max Lejeune** expose à **M. le ministre du travail** les difficultés rencontrées par les anciens militaires de carrière pour trouver un emploi dans le secteur privé, après avoir consacré dix au quinze années de leur jeunesse au service de la Communauté. Il lui demande les mesures qu'il envisage de prendre en vue de faciliter le reclassement de ces anciens militaires dont la plupart ont droit à la reconnaissance de la nation.

1216. — 29 mai 1959. — **M. Max Lejeune** expose à **M. le Premier ministre** qu'en réponse à une question écrite récente, M. le ministre des finances et des affaires économiques a fait connaître que le Gouvernement envisageait de déposer prochainement un projet de loi portant réforme du code des pensions civiles et militaires de retraite. Les réformes envisagées étant impatiemment attendues par l'ensemble des agents ou anciens agents, civils ou militaires de l'Etat, il lui demande vers quelle date le Gouvernement envisage le dépôt d'un tel projet.

1217. — 29 mai 1959. — **M. Buriot** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que le revenu net de la propriété bâtie se trouve très amoindri à la suite de l'augmentation des charges fiscales frappant ladite propriété et lui rappelle que la taxe à l'habitat est perçue sur le loyer principal sans qu'il soit tenu compte des impôts et charges incombant aux propriétaires. Il lui demande s'il ne pourrait envisager d'inclure dans les nouvelles dispositions fiscales une mesure stipulant que la taxe à l'habitat reposerait sur le loyer net encaissé, tel qu'il figure sur la déclaration d'impôts à la surtaxe progressive, remise chaque année par les contribuables à l'administration.

1218. — 29 mai 1959. — **M. Lolive** expose à **M. le ministre du travail** que, depuis l'arrêté du 28 août 1957, les cotisations à la sécurité sociale des chauffeurs de taxi du département de la Seine sont calculées sur la base d'un salaire forfaitaire journalier de 1.750 francs; que le salaire-plafond journalier pour le calcul des cotisations des assurés obligatoires, fixé à 1.750 francs par le décret du 24 mars 1952, a été porté successivement à 2.030, 2.310 et 2.540 francs; qu'il s'ensuit un préjudice certain pour les chauffeurs de taxi salariés en cas de maladie ainsi qu'une perte de ressources pour la sécurité sociale, mais un profit incontestable pour le patronat de l'industrie du taxi. Il lui demande les mesures qu'il compte prendre afin que le salaire-plafond journalier soit applicable aux chauffeurs de taxi salariés comme aux autres assurés obligatoires, ou tout au moins que le salaire forfaitaire journalier des chauffeurs de taxi salariés soit relevé dans les mêmes proportions que le salaire-plafond journalier.

1219. — 29 mai 1959. — **M. Cance,** se référant au décret n° 59-519 du 9 avril 1959, modifiant les conditions de remboursement des médicaments aux assurés sociaux et abrogeant le décret n° 59-140 du 7 janvier 1959, demande à **M. le ministre du travail:** 1° quelles sont les raisons de ces modifications successives si rapprochées; 2° quels avis ont été recueillis avant que le Gouvernement prenne le décret; 3° quels sont les principes directeurs de ces réformes; 4° comment ses services pourront-ils respecter les dates indiquées pour la publication des listes alors que: *a*) la composition de la commission qui doit préparer la liste aux termes de l'article 4 du décret n'est pas encore publiée; *b*) les arrêtés prévus à l'article 5 n'ont pas davantage été publiés; 5° s'il n'y a pas à craindre qu'une trop grande rapidité n'entraîne des injustices dans l'application d'un texte qui est une porte ouverte à l'arbitraire et qui favorisera le jeu de quelques grands laboratoires aux dépens des autres; 6° d'une façon plus générale, quelle est sa politique à l'égard de la liberté thérapeutique.

1220. — 29 mai 1959. — **M. Niles** demande à **M. le ministre du travail** de lui faire connaître, pour les cinq dernières années et pour l'ensemble des organismes ayant exécuté, dans le département de la Seine, des audiogrammes remboursés par la sécurité sociale, à l'exclusion des audiogrammes établis par les médecins dans leur cabinet: 1° le nombre d'audiogrammes remboursés à ces différents organismes; 2° le nombre de médecins les ayant établis; 3° le nombre d'appareils remboursés à ces mêmes organismes à la suite d'examens audiométriques; 4° le nombre de marques remboursées.

1221. — 29 mai 1959. — **M. Waldeck Rochet,** rappelant à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** les campagnes officielles faites autrefois en faveur de la caisse nationale des retraites pour la vieillesse créée par la loi du 20 juillet 1886 sur le thème: « Pour obtenir des capitaux un rendement élevé, pour garantir votre famille contre les incertitudes de l'avenir souscrivez », lui expose que de nombreux rentiers viagers de l'Etat sont dans une situation voisine de la gêne par suite des dévaluations successives du franc, de la hausse du coût de la vie, des majorations insuffisantes des rentes intervenues par voie législative du 4 mai 1948 au 11 juillet 1957; il lui demande les mesures qu'il compte prendre pour revaloriser dans des conditions équitables les rentes souscrites auprès de la caisse nationale des retraites pour la vieillesse devenue, depuis le décret du 16 mai 1949, la caisse nationale d'assurances sur la vie.

1222. — 29 mai 1959. — **M. Mariotte** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** qu'il a toujours été admis jusqu'ici que les entreprises puissent apprécier directement dans leur inventaire la valeur de réalisation des articles démodés, défraichis ou encore des déchets de fabrication, des découpages pour échantillons et collections vu que: 1° le prix de revient n'a aucun sens pour ces articles ou produits invendables conformément à leur destination primitive; 2° il s'agit d'ordinaire de rossignols de fabrication ancienne dont il est pratiquement impossible de rechercher les éléments d'un prix de revient. Etant donné au surplus que ces marchandises dépréciées doivent rester sans influence sur le calcul de la décote appliquée sur les éléments normaux du stock, il lui demande si l'administration continue à admettre ce mode d'évaluation directe dans l'inventaire pour les articles et produits de l'espèce.

1223. — 29 mai 1959. — **M. Mariotte** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** si l'administration maintient toujours la solution donnée par sa circulaire 2278, n° 18, d'après laquelle « les provisions irrégulièrement constituées au cours des exercices couverts par l'amnistie ne peuvent plus être remises en cause ». De plus, les provisions, devenues sans objet au cours de la période couverte par l'amnistie, devant être considérées comme définitivement libérées de l'impôt, il demande en outre si le fait de transférer ces provisions à un compte de réserve à une date quelconque peut donner lieu à reprise d'impôt, ce qui semble inconcevable, s'agissant de provisions définitivement libérées.

1224. — 29 mai 1959 — **M. Mariotte** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que l'administration, suivie par la jurisprudence du conseil d'Etat, refuse d'admettre la déduction pour l'impôt sur les B. I. C. des indemnités payées en conséquence d'un accord de non-concurrence (C. E. 22 décembre 1958, req. 40337; *B. O. C. D.* de 1959, n° 791). Or la mise en œuvre du Marché commun a déjà provoqué de nombreux accords de ce genre entre sociétés françaises et sociétés des pays ayant adhéré à la convention. Il serait extrêmement grave pour notre économie nationale que le partage des zones de vente entraînant le payement d'indemnités ne puisse se faire pour motif fiscal; les solutions devraient à cet égard être conformes à celles des autres pays qui, à notre connaissance, admettent les déductions fiscales de ces indemnités. Il lui demande quel est le point de vue de l'administration sur ce point très important.

1225. — 29 mai 1959. — **M. Mariotte** demande à **M. le ministre de la reconstruction** si le transfert de la situation au point de vue du prélèvement de 1 p. 100 des salaires pour la construction de logements peut être effectué en cas d'apport partiel d'actif avec cessation d'activité industrielle dans les mêmes conditions que dans le cas de fusion de sociétés.

1226. — 29 mai 1959. — **M. Mariotte** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que, suivant instruction n° 68 B du 10 avril 1959, les indemnités versées par l'assurance crédit sont désormais soumises à la T. V. A. Cette solution ne peut pourtant faire abstraction que si ces indemnités sont versées en vertu d'un contrat indépendant obligeant au payement de primes. L'avantage obtenu par l'assuré n'est donc constitué que par la différence éventuelle entre le montant global annuel des indemnités reçues et celui des primes payées, et cette différence paraît seule susceptible de pouvoir supporter la T. V. A. Il lui demande si l'administration admet ce point de vue et, dans la négative, quels sont ses motifs.

1227. — 29 mai 1959. — **M. Mariotte** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que, dans certains cas, des contribuables peuvent se trouver empêchés d'établir pour le 15 avril exactement leur bordereau-avis de liquidation définitive relatif à l'impôt sur les sociétés, ce retard étant très normal puisque, pratiquement, le délai expire à la même date que celui du dépôt de la déclaration B. I. C. Il demande si, dans cette situation, la remise de l'amende de 10 p. 100 ne devrait pas être accordée automatiquement aux intéressés ayant effectué à bonne date un versement au moins égal à la dette d'impôt, mais dont l'imputation n'a pu être faite qu'un certain temps après l'expiration du délai.

1228. — 29 mai 1959. — **M. Mariotte** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que l'instruction n° 68 du 10 avril 1959 prescrit, en cas d'indemnisation en vertu d'un contrat d'assurance crédit, de calculer désormais la T. V. A. sur le montant réglé par l'assureur et de percevoir la T. P. S. sur les sommes récupérées sur le client défaillant. Or, s'il est déjà bien difficile d'admettre le payement de la T. V. A. sur une indemnité d'assurance, il l'est encore bien plus de faire payer la T. P. S. sur une somme réclamée au client défaillant par l'assureur agissant comme mandataire du vendeur assuré. Aucun lien de droit n'existant entre l'assureur et le client défaillant, le payement de la T. P. S. ne se justifierait qu'en considérant la somme récupérée comme constituant le prix d'un service rendu par l'assureur à l'assuré. Mais alors l'assuré devrait avoir le droit de déduire la T. P. S. pour le calcul de sa propre T. V. A., ceci sauf application, éventuellement, de la règle du prorata. Dans cette situation complexe, il lui demande: 1° si l'administration admet cette déduction; dans la négative, pourquoi elle la refuserait et sur quelle base juridique serait alors basée la réclamation de la T. P. S. à l'assureur; 2° au cas où la déduction serait admise, par quel procédé pratique l'assurance pourrait-elle transférer le montant de la T. P. S. à l'assuré pour permettre à ce dernier d'opérer la déduction.

1229. — 29 mai 1959. — **M. Jean Valentin** expose à **M. le ministre du travail** qu'à la suite d'un contrôle opéré par la sécurité sociale auprès d'une cantine scolaire, il a été effectué un rappel de cotisations sur la base du salaire minimum interprofessionnel garanti et non d'après le salaire réel qui, en la circonstance, était inférieur, en raison du nombre d'heures passées au travail; et lui demande, dans ces conditions, si les cotisations, au titre de la sécurité sociale, doivent être réglées d'après le salaire réel ou d'après le salaire minimum interprofessionnel garanti.

1230. — 29 mai 1959. — **M. Jean Valentin** expose à **M. le ministre de la justice** qu'à la suite de la réforme judiciaire de nombreux industriels et commerçants se trouvent gênés par le rattachement des tribunaux civils jugeant commercialement au tribunal de commerce le plus proche, souvent le chef-lieu de département, qu'étant donné l'évolution économique du pays, la création de tribunaux de commerce est indispensable à la vie régionale; il lui demande: 1° s'il n'estime pas que la création de tribunaux de commerce permettrait à des avoués de devenir agréés, et ainsi d'exercer leurs nouvelles fonctions dans leur ville, alors qu'ils seront dans l'obligation de résider dans la ville du tribunal de grande instance et que, d'autre part, les magistrats de la juridiction consulaire exercent leurs fonctions gratuitement et qu'ainsi il ne saurait être engagé de dépenses publiques; 2° s'il envisage la création de tribunaux de commerce dans les chefs-lieux d'arrondissements où existait un tribunal civil à compétence commerciale.

1231. — 29 mai 1959. — **M. Delaporte** expose à **M. le ministre de la santé publique et de la population** que le décret n° 58-1202 du 11 décembre 1958 précise, en son article 12, la constitution des commissions administratives des hôpitaux publics et prescrit, en son article 46, le renouvellement de ces commissions; que le paragraphe *d* de l'article 12 réserve au préfet le choix d'un membre pris parmi les personnalités connues pour leurs travaux sur les problèmes hospitaliers ou pour leur attachement à la cause hospitalière. Or, certaines commissions administratives, en nombre d'ailleurs très restreint, comprennent, dans leur sein, depuis de très nombreuses années, un membre de droit, avec voix délibérative, par suite de fondations. Il lui demande si ce membre de droit doit être obligatoirement celui qui doit faire l'objet du choix du préfet — et dans ce cas, il n'est pas question de choix — ou s'il peut être nommé par le préfet en plus des neuf membres prévus par l'article 12.

1232. — 29 mai 1959. — **M. Terré** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que le décret n° 58-1455 du 29 décembre 1958 vient d'entériner l'avis favorable du conseil supérieur de la fonction publique portant création de nouvelles catégories dans le corps des agents techniques des eaux et forêts; qu'il en résulte la répartition suivante des personnels de ce corps: agents techniques : échelle 1 C; agents techniques brevetés : échelle 2 C; sous-chefs de district: échelle 5 C; chefs de district: échelle 7 C; chefs de district spécialisés: échelle 8 C. Préalablement à la parution du décret susvisé, le comité technique de l'administration, réuni le 19 décembre 1958, avait approuvé à l'unanimité le texte des nouveaux statuts de ces personnels. Or, pour des raisons qui semblent tenir surtout au financement de ce reclassement, la direction du budget élève constamment des objections de détail qui ne font que retarder la parution de ces statuts. Il attire son attention sur le fait que le mécontentement grandissant de ces personnels risque de les pousser à des actions de nature à entraver le fonctionnement normal de leur administration et, en conséquence, lui demande ce qu'il compte faire pour que les crédits nécessaires soient dégagés au plus tôt.

1233. — 29 mai 1959. — **M. Chamant** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que le décret n° 58-1455 du 29 décembre 1958 vient d'entériner l'avis favorable du conseil supérieur de la fonction publique portant création de nouvelles catégories dans le corps des agents techniques des eaux et forêts; qu'il en résulte la répartition suivante des personnels de ce corps: agents techniques: échelle 1 C; agents techniques brevetés: échelle 2 C; sous-chefs de district: échelle 5 C; chefs de district: échelle 7 C; chefs de district spécialisés: échelle 8 C. Que, préalablement à la parution du décret susvisé, le comité technique de l'administration, réuni le 19 décembre 1958, avait approuvé à l'unanimité le texte des nouveaux statuts de ces personnels. Or, pour des raisons qui semblent tenir surtout au financement de ce reclassement, la direction du budget élève constamment des objections de détail qui ne font que retarder la parution de ces statuts; et, en conséquence, lui demande ce qu'il compte faire pour que les crédits nécessaires soient dégagés au plus tôt.

1234. — 29 mai 1959. — **M. Montalat** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** comment, où et sur quelles bases doit être liquidé l'impôt sur le revenu des personnes physiques (surtaxe progressive) dû par un ménage dont le mari, officier

de carrière, est affecté à une unité en opérations en Algérie, tandis que l'épouse, commune en biens, fonctionnaire dans la métropole, continue à habiter, avec les enfants mineurs, l'immeuble, sis en France, leur appartenant.

1235. — 29 mai 1959. — **M. Deschaches** expose à **M. le ministre des anciens combattants** que des ascendants et des veuves de « morts pour la France », domiciliés au Maroc, ont vu, du fait de la dévaluation, leur pension d'ascendant subir une sensible diminution; il lui demande s'il ne serait pas possible en particulier que les parents de ceux qui ont fait le sacrifice de leur vie pour la patrie ne soient pas pénalisés sur leurs vieux jours et que des mesures soient prises pour que les pensions soient réajustées et ne soient pas pratiquement diminuées par rapport à celles des personnes résidant en métropole.

1237. — 29 mai 1959. — **M. Ducos** expose à **M. le ministre de l'agriculture** qu'une partie des eaux de la Basse-Neste (Hautes-Pyrénées) et des eaux de la Garonne en aval du confluent de ces deux cours d'eau va être détournée, en vue de l'irrigation des côteaux de Gascogne, soit par augmentation de la dotation actuelle du canal de la Neste, soit par pompage dans la Garonne. Il ajoute que ces détournements doivent causer, aux utilisateurs de ces eaux, le plus grave préjudice, soit qu'ils diminuent la force motrice produite par leurs installations hydrauliques, soit qu'ils appauvrissent les pâturages riverains actuellement irrigués. Il lui demande quelles dispositions son administration compte prendre pour dédommager les utilisateurs, qui seront, ainsi, d'autant plus lésés que leur besoin de force hydraulique ou de moyens d'arrosage n'est même pas satisfait sous le régime actuel.

1239. — 29 mai 1959. — **M. Longequeue** attire l'attention de **M. le ministre du travail** sur la liste des spécialités remboursables à 90 p. 100 publiée au *Journal officiel* du 9 janvier 1959. Il lui demande: 1° dans quelles conditions et par qui cette liste a été établie; 2° quels techniciens ont été consultés; 3° de quelles statistiques s'est-on servi. Lui indiquant par ailleurs que certains produits, type A. C. T. H. par exemple, ne sont presque plus utilisés, il lui demande également pourquoi un seul dérivé de la thyroïde figure sur la liste, alors que d'autres particulièrement onéreux, n'y figurent pas.

1240. — 29 mai 1959. — **M. Longequeue** expose à **M. le ministre de la santé publique et de la population** qu'aux termes de l'article 597 du code de la santé publique, l'institut Pasteur échappe aux dispositions de la loi sur l'exercice de la pharmacie relatives aux sérums et vaccins. Il lui demande: 1° si l'institut Pasteur est ou non un institut privé; 2° dans l'affirmative, pourquoi est-il expressément et nommément cité dans un texte de loi; 3° pourquoi les autres instituts ou fabricants de sérums et vaccins ne bénéficient pas de la dérogation accordée à l'institut Pasteur.

1241. — 29 mai 1959. — **M. Regaudie** demande à **M. le ministre de la santé publique et de la population** comment il se peut que l'inventeur d'un produit pharmaceutique soit mieux protégé par un brevet « sans garantie du Gouvernement » que par l'ancien visa qui le protégeait pendant six ans, avec la garantie du Gouvernement.

1242. — 29 mai 1959. — **M. Regaudie attire** l'attention de **M. le ministre de la santé publique et de la population** sur la réponse à la question écrite n° 359 publiée aux débats de l'Assemblée nationale du 29 avril 1959, réponse dans laquelle ses services n'ont pas donné apaisement au sujet du préjudice causé aux chercheurs français, auxquels on refuserait l'examen des nouveaux dossiers de demande de visa et lui demande: 1° si toutes dispositions utiles ont été prises, pour assurer l'examen desdits dossiers conformément à l'ancienne législation, en attendant la promulgation des textes d'application des ordonnances du 4 février 1959. 2° Si les services du ministère de l'industrie et du commerce, conjointement avec ses services, ont procédé à l'élaboration des textes concernant le brevet de médicament.

1243. — 29 mai 1959. — **M. Boutard** attire l'attention de **M. le ministre de la santé publique et de la population** sur les intoxications provoquées chez les jeunes enfants par la théophylline, accidents auxquels les journaux ont fait allusion; et lui demande: 1° si ses services ont fait une enquête et quelles mesures ils ont prises pour éviter d'avoir à déplorer d'autres décès par la théophylline; 2° si, comme deux médecins en expriment le vœu dans les « Annales de pédiatrie » (février 1959) ses services ont fait modifier le tableau de posologie infantile en ce qui concerne ce médicament.

1244. — 29 mai 1959. — **M. Boutard** indique à **M. le ministre de la santé publique et de la population** que l'exposé des motifs de l'ordonnance du 4 février 1959 souligne « la nécessité d'apporter une réforme à la législation des produits pharmaceutiques » à la suite de l'accident du « Stalinon »; et lui demande quelle disposition essentielle nouvelle a été introduite dans la loi permettant d'éviter une nouvelle catastrophe.

1245. — 29 mai 1959. — **M. Boutard** attire l'attention de **M. le ministre de la santé publique et de la population** sur l'article publié dans la *Presse médicale* du 21 mars 1954, page 546, concernant de nouveaux accidents provoqués par un produit stupéfiant spécialisé et lui demande: 1° le nombre de morts provoquées par ce produit depuis sa commercialisation en France; 2° quelles mesures d'urgence il compte prendre pour arrêter cette multiplication d'accidents; 3° dans quelles conditions il a autorisé l'emploi de cette spécialité par voie injectable.

1246. — 29 mai 1959. — **M. Longequeue** demande à **M. le ministre des travaux publics et des transports** si, lorsqu'il existe dans une même agglomération des terrains de camping publics et privés, ces derniers peuvent faire l'objet d'une signalisation sur les routes nationales ou départementales par utilisation du signal réglementaire H 2, l'utilisation de ce signal ayant pour effet de détourner les usagers éventuels des terrains municipaux créés et aménagés dans un but d'intérêt public.

1247. — 29 mai 1959. — **M. Frédéric-Dupont** demande à **M. le ministre de la justice** les mesures transitoires qu'il compte prendre pour réparer le grave préjudice résultant de la réforme judiciaire en faveur des magistrats de plus de soixante ans qui, par leur mérite, étaient à la veille de pouvoir accéder à un grade supérieur, possibilité qu'ils viennent de perdre du fait de la nouvelle limite d'âge.

REPONSES DES MINISTRES

AUX QUESTIONS ECRITES

ANCIENS COMBATTANTS

591. — **M. Fernand Grenier** expose à **M. le ministre des anciens combattants** que la situation matérielle des ascendants de guerre devient de plus en plus difficile; qu'il incombe à la nation de se substituer à ceux de ses fils qui sont morts pour la France dans le soutien de leur père et mère. Il lui demande: 1° s'il est favorable à un statut des ascendants de guerre; 2° dans l'affirmative: *a*) où en est l'élaboration du statut des ascendants de guerre; *b*) quelles en sont les dispositions essentielles; *c*) s'il a l'intention de le soumettre au Parlement et à quelle date. (*Question* du 21 *avril* 1959.)

Réponse. — 1° Il est rappelé à l'honorable parlementaire qu'il existe en faveur des ascendants des victimes de la guerre un ensemble de dispositions qui définissent leurs droits à pension et qui constituent le titre IV du livre Ier du code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de la guerre; 2° certains aménagements aux droits ainsi définis font actuellement l'objet d'études de la part des services techniques du ministère des anciens combattants et victimes de guerre. Toutefois, la mise en application de ces mesures n'irait pas sans entraîner d'importantes répercussions budgétaires. Dès lors, il ne paraît pas possible, tant que les circonstances imposeront une politique de redressement, de prévoir la date à laquelle une amélioration de la situation matérielle des ascendants des victimes de la guerre pourra être envisagée.

---

652. — **M. Lebas** demande à **M. le ministre des anciens combattants** combien il y avait, au 1er janvier 1959, de combattants 1914-1918 touchant la retraite: 1° jusqu'à soixante-cinq ans; 2° au-delà de soixante-cinq ans. (*Question du* 21 *avril* 1959.)

Réponse. — Le nombre des anciens combattants qui touchaient la retraite du combattant, antérieurement à l'intervention de l'ordonnance n° 58-1374 du 30 décembre 1958, est évalué à 1.800.000. Sur ce nombre, 1.300.000 anciens combattants âgés de plus de soixante-cinq ans — ou exceptionnellement de soixante ans s'ils pouvaient, en cas d'inaptitude au travail, se prévaloir des dispositions des alinéas 2 et 3, anciens, de l'article L. 256 du code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de la guerre — percevaient la retraite du combattant sur la base de l'indice de pension 33.

---

920. — **M. Van der Meersch** expose à **M. le ministre des anciens combattants** que, jusqu'à présent, une règle générale s'applique en matière de pension selon laquelle seuls les services militaires accomplis dans les armées françaises sont susceptibles d'être pris en compte pour le calcul des retraites; que dans les années qui vont suivre, un problème plus délicat va se présenter, notamment dans le département du Nord, au moment de la mise à la retraite d'agents, fils de sujets belges, qui furent incorporés d'office dans l'armée belge pendant la guerre 1914-1918 sans avoir pu exercer un droit d'option qui leur était reconnu par la loi. En 1915, en effet, l'armée belge n'existait pratiquement plus. Pour des motifs très compréhensibles, il était pourtant indispensable qu'une armée belge soit présente sur le front allié. Le territoire belge étant presque totalemnt occupé par l'ennemi, on n'avait guère le choix des moyens; seule l'incorporation des fils de Belges dans l'armée belge pouvait donner la solution du problème et c'est ce qui fut fait. En 1919, lors de la cessation des hostilités, les jeunes soldats furent alors invités à opter. Parmi ceux qui choisirent la France,

il se trouve de nombreux fonctionnaires de l'Etat et un nombre très important d'agents des collectivités locales qui seront, dans les années qui vont suivre, admis à faire valoir leurs droits à la retraite. A une question écrite similaire n° 9072 posée par un parlementaire le 10 février 1949, le ministre des finances d'alors répondait le 13 avril 1949 qu'il n'était pas possible, en raison des répercussions qui ne manqueraient pas d'en résulter, de modifier la liquidation applicable en la matière. Depuis, dix ans se sont écoulés et satisfaction n'a jamais été donnée à ces incorporés d'office dans l'armée belge, alors que ces avantages ont été accordés aux Alsaciens-Lorrains ayant servi dans l'armée allemande en 1939-1945. Il lui demande s'il ne compte pas, en toute équité, donner très prochainement satisfaction aux incorporés belges. (*Question du 12 mai 1959.*)

Réponse. — La loi n° 57-896 du 7 août 1957 a prévu, notamment, la validation des services accomplis par des Français dans des armées alliées au cours de la guerre 1939-1945 et a étendu aux anciens combattants d'une armée alliée, naturalisés Français par la suite, le bénéfice des majorations d'ancienneté octroyées en application de l'article 6 de la loi n° 52-843 du 19 juillet 1952, modifié par l'article 3 de ladite loi du 7 août 1957. Ces dispositions ne s'appliquent pas aux combattants de la guerre 1914-1918. En vue de pallier cette lacune, le ministère des anciens combattants et victimes de guerre a mis à l'étude, en liaison avec les départements ministériels intéressés, un projet de texte ayant pour objet d'étendre aux combattants des armées alliées de la guerre 1914-1918, Français d'origine ou ayant acquis ultérieurement la nationalité française, le bénéfice de la loi du 7 août 1957 précitée. L'adoption de ce texte résoudrait donc le problème soulevé par l'honorable parlementaire.

CONSTRUCTION

727. — **M. Davoust** demande à **M. le ministre de la construction** s'il n'envisage pas, dans le projet de loi-programme de liquidation des dommages de guerre qui doit être soumis prochainement au Parlement, d'inclure une disposition en faveur des sinistrés âgés de soixante-dix ans et plus et qui ont subi des dommages de guerre dans une résidence secondaire, en les faisant bénéficier d'une priorité pour le règlement de ces dommages et en leur accordant un règlement total en espèces lorsqu'ils ont atteint l'âge de soixante-quinze ans. (*Question du 24 avril 1959.*)

Réponse. — Sans qu'il s'agisse nécessairement d'une loi-programme au sens juridique de ce terme, des propositions tendant à l'établissement d'un programme d'achèvement de la reconstruction aussi rapide que possible sont actuellement étudiées par le Gouvernement. Il est permis de penser à l'heure actuelle que, sous réserve de l'accord du Parlement à cet égard, tous les dossiers afférents au mobilier d'usage familial encore en instance de règlement pourront être liquidés au cours de l'année 1960, qu'ils soient relatifs à du mobier garnissant des résidences principales, secondaires ou à des biens de succession. Par ailleurs, les dispositions en vigueur prévoient le remboursement des titres à raison de deux dixièmes par année d'âge au-delà de soixante-dix ans. Elles permettront d'assurer, comme l'honorable parlementaire le souhaite, le financement intégral en espèces des indemnités dues aux sinistrés âgés de soixante-quinze ans ou plus.

INTERIEUR

500. — **Mme Devaud** appelle l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** sur les graves problèmes que pose l'afflux constant des Français musulmans en provenance d'Algérie dans la région parisienne, sans qu'ait été envisagée aucune mesure propre à leur procurer un logement, du travail et les moyens de faire vivre une famille, qui, souvent, les accompagne. Elle insiste sur le fait que certaines communes où se regroupent plus particulièrement ces travailleurs et leur famille n'ont pas la possibilité de faire face aux nouvelles obligations qui leur incombent et pour lesquelles le concours de services spécialisés et de l'attribution de crédits spéciaux s'avèrent absolument indispensables. Elle lui demande quelles solutions urgentes et efficaces seront proposées aux communes refuges et rapidement mises en œuvre. (*Question du 8 avril 1959.*)

Réponse. — Depuis de nombreuses années les pouvoirs publics se sont préoccupés de la situation des travailleurs musulmans originaires d'Algérie résidant en métropole. Il y a d'ailleurs lieu de noter que l'effectif de ces travailleurs ne tend pas à s'accroître dans la région parisienne. Leur présence est cependant plus sensible du fait de l'arrivée d'un certain nombre de familles les accompagnant ou venant les rejoindre. Il convient, en premier lieu, d'observer qu'il paraît difficile de limiter l'arrivée de ces familles par l'application de mesures restrictives et, par conséquent, discriminatoires, en matière d'autorisations de voyage entre les départements algériens et les départements métropolitains. Cependant l'attention des travailleurs est appelée sur les inconvénients que comporte, dans la conjoncture actuelle, la venue en métropole d'une famille dont le logement n'est pas assuré. Compte tenu de cette situation, l'action constante des pouvoirs publics tend à faciliter l'adaptation des travailleurs d'Algérie à la vie métropolitaine en réalisant, en leur faveur, une politique sociale aussi large et aussi complète que possible.

I. — *Logement.*

Un effort important a été réalisé dans ce domaine, par l'action conjuguée des pouvoirs publics, du département de la Seine et des principaux employeurs. Actuellement trente-cinq foyers dans le département de la Seine et quinze en Seine-et-Oise offrent aux travailleurs vivant en célibataires, pour un prix modique, une possibilité de logement correct, soit en dortoir, soit en chambre collective, soit en chambre individuelle. En outre, la Société nationale de construction de logement pour les travailleurs algériens et leurs familles (Sonacotral), créée en août 1956, dans laquelle l'Etat est actionnaire majoritaire, et qui réalise actuellement un vaste programme de construction de foyers pour les célibataires, se préoccupe activement du problème du logement des familles. Les résultats obtenus, déjà très importants, le seraient cependant encore davantage si les programmes n'étaient ralentis par la difficulté de trouver des terrains en vue de ces constructions. Chaque fois que le concours entier des municipalités a permis ou facilité l'acquisition des terrains indispensables, une amélioration sensible a pu être apportée au problème du logement des travailleurs de souche algérienne.

II. — *Travail.*

Il n'apparaît pas que le nombre des chômeurs musulmans dans la région parisienne se soit brutalement aggravé, exception faite du chômage saisonnier qui frappe chaque année les ouvriers de certaines branches d'activité (bâtiment et travaux publics, notamment). La promotion sociale des travailleurs réguliers se poursuit, au contraire, de façon continue et plus de 35 p. 100 d'entre eux sont désormais la qualification « d'ouvrier spécialisé ». J'ajoute que s'il n'est pas possible de prévoir, en faveur de ces travailleurs, des services d'embauche ou de main-d'œuvre différents de ceux ouverts aux travailleurs métropolitains, leur situation est cependant suivie avec une attention toute particulière par les services réguliers du ministère du travail.

III. — *Action sociale générale.*

Les Français musulmans d'Algérie en métropole bénéficient, sans aucune restriction, de l'appareil social mis en place en faveur de l'ensemble de la population. En outre, pour faciliter leur adaptation, ils peuvent avoir recours à un certain nombre de services spécialisés, soit qu'il s'agisse de services publics (comme les conseillers sociaux de la préfecture de la Seine ou les contrôleur de la main-d'œuvre du ministère du travail), ou d'associations privées dont la plupart sont subventionnées à cet effet, par les pouvoirs publics. C'est ainsi, par exemple, qu'au total 65 permanences à Paris et 250 dans les autres communes de la Seine sont ouvertes chaque semaine aux musulmans algériens de la région parisienne ayant un problème social à résoudre. Enfin, en ce qui concerne plus particulièrement la situation des communes appelées à recevoir les travailleurs musulmans, il n'est nullement établi que ces travailleurs constituent une charge anormale pour la collectivité. Il s'agit en effet, en majorité, de célibataires disposant d'un revenu régulier et dont le coût moyen par individu, pour les services municipaux est même généralement inférieur au coût moyen des habitants de souche métropolitaine, puisqu'il s'agit d'une population surtout masculine comportant un pourcentage inférieur à la moyenne d'enfants et de vieillards. Au surplus, par leur activité même et par leurs salaires, ces travailleurs sont un des éléments de la vie économique de leur commune d'accueil, au même titre que les autres travailleurs. Quoi qu'il en soit, les divers problèmes posés aux autorités administratives locales ou aux services publics par cette population musulmane n'ont nullement été ignorés par les pouvoirs publics. Ils sont l'objet d'une constante attention de la part du Gouvernement, qui a d'ailleurs tenu à manifester l'intérêt qu'il porte à cette question en créant auprès du Premier ministre, par le décret n° 58-1148 du 1er décembre 1958, un comité interministériel d'action sociale pour les Français musulmans d'Algérie en métropole. Ce comité, qui réunit les représentants qualifiés des ministères intéressés, a pour mission de proposer au Premier ministre des programmes d'action sociale et leurs moyens de réalisation; ces programmes doivent porter, notamment, sur l'action en faveur des familles et des jeunes, le logement, la formation professionnelle et l'emploi de la main-d'œuvre.

810. — **M. Pic** expose à **M. le ministre de l'intérieur** que le *Journal officiel* des 1er et 2 avril 1957 a publié un arrêté de M. le ministre de l'intérieur et de M. le secrétaire d'Etat au budget prévoyant qu'une indemnité forfaitaire pour travaux supplémentaires sera accordée aux secrétaires généraux et secrétaires adjoints de mairie pour participation aux élections législatives et municipales et autres élections; qu'une circulaire a prévu que les secrétaires généraux et secrétaires adjoints de mairie auraient droit à cette même indemnité à l'occasion du référendum du 28 septembre dernier; que cette indemnité forfaitaire complémentaire doit être évaluée dans la double limite: 1° d'un crédit global obtenu en multipliant la valeur maximum de l'indemnité forfaitaire mensuelle pour travaux supplémentaires des chefs de bureau par le nombre de bénéficiaires; 2° d'une somme individuelle au plus égale au quart de l'indemnité forfaitaire annuelle maximum des chefs de bureau. Il lui demande: 1° quelle est l'indemnité devant être versée: *a*) à un agent seul bénéficiaire, dans sa commune, de cette indemnité; *b*) à plusieurs agents bénéficiaires, dans la même commune, de cette indemnité; 2° si cette indemnité couvre un ou deux tours de scrutin; 3° comment doit être calculée l'indemnité pour le temps excédant les huit heures de travail que semble couvrir l'indemnité de base (un douzième de l'indemnité annuelle de base des chefs de bureau). (*Question du 30 avril 1959.*)

Réponse. — Les trois point particuliers que l'honorable parlementaire évoque dans sa question appellent les précisions suivantes: 1° la somme individuelle susceptible d'être allouée au titre de l'indemnité forfaitaire complémentaire ne peut dépasser: *a*) s'il n'y a qu'un seul bénéficiaire dans la commune considérée; 7,250 francs,

montant du crédit limite autorisé; b) s'il y a plusieurs bénéficiaire: 21.750 francs, sous réserve que le taux moyen des sommes individuelles allouées à l'ensemble des bénéficiaires reste dans la limite de 7.250 francs retenue par bénéficiaire pour la détermination du crédit global; 2° les sommes individuelles ci-dessus couvrent en règle stricte l'ensemble des opérations afférentes à chaque consultation électorale considérée. Toutefois, pour tenir compte de l'importance de ces opérations, il a été décidé, depuis les élections législatives des 23 et 30 septembre 1958, que chaque tour de scrutin serait réputé au regard de l'indemnité constituer une consultation électorale distincte; 3° l'indemnité en cause étant, par définition même, forfaitaire, exclut tout mode de calcul basé sur la durée effective des travaux supplémentaires accomplis. Cette remarque rend sans objet la troisième partie de la question posée.

---

642. — M. Bignon demande à **M. le ministre de l'intérieur** pour quelle raison un sous-officier retraité proportionnel ne peut pas être nommé agent titulaire communal, étant entendu qu'à soixante ans d'âge il réunira les trente ans de services (militaires et civils) exigés pour l'obtention d'une pension d'ancienneté civile proportionnelle au nombre d'années de ses services civils. (*Question du 30 avril 1959.*)

Réponse. — Rien ne s'oppose à ce qu'un sous-officier retraité proportionnel soit titularisé dans un emploi communal si, par ailleurs, il remplit les conditions générales de recrutement prévues par l'article 501 du code de l'administration communale.

JUSTICE

758. — M. René Pleven demande à **M. le ministre de la justice** si, en conséquence de la loi de 1948, les rapatriés des territoires d'outre-mer n'ont point droit à faire évacuer le locataire qui logerait indûment dans la maison ou un appartement dont ils sont propriétaires depuis quelques années et dont ils ont besoin pour se loger; et si ce droit d'évacuation vise également l'occupation partielle par ledit locataire de la maison ou de l'appartement en question. (*Question du 28 avril 1959.*)

Réponse. — Il résulte des dispositions de l'article 4 de la loi du 1er septembre 1948 sur les loyers que, bénéficient seules du droit au maintien dans les lieux les personnes qui exécutent normalement leurs obligations et qui occupent les lieux en suite d'un titre locatif régulier. Il convient d'en déduire, sous réserve de l'appréciation souveraine des tribunaux, que les personnes qui occupent indûment une maison ou un appartement n'ont pas droit au maintien dans les lieux et peuvent être condamnées à évacuer les locaux dans lesquels elles résident.

---

763. — M. Vaschetti expose à **M. le ministre de la justice** que l'ordonnance n° 58-1343 du 27 décembre 1958 ayant modifié l'article 79 de la loi du 1er septembre 1948, il est désormais prévu que l'échange d'appartement comporte, de plein droit, le transfert des droits et obligations que chacun des coéchangistes possédait à l'égard de son propriétaire originaire. Il lui demande s'il faut en déduire que le propriétaire est tenu de délivrer les quittances de loyer au nom du nouvel occupant. (*Question du 28 avril 1959.*)

Réponse. — Sous réserve de l'appréciation souveraine des tribunaux, le propriétaire d'un immeuble, en cas d'échange régulier d'appartement, est tenu, envers l'échangiste, comme il l'était envers le précédent occupant, de toutes les obligations qui découlent normalement du contrat de louage d'immeuble. D'autre part, le coéchangiste, qui a quitté les lieux, cesse d'avoir la qualité de locataire ou d'occupant et ne demeure plus tenu de ses obligations primitives qu'à titre de caution (Cass. Soc. 22 novembre 1957, Rev. Loy. 1958, 86). L'occupant par voie d'échange ayant seul la qualité de débiteur principal, c'est donc à son nom que doivent être rédigées les quittances de loyer.

TRAVAIL

329. — M. Jean-Paul David demande à **M. le ministre du travail** si un commerçant, qui exerce depuis deux ans, affilié à la caisse de compensation des travailleurs indépendants, qui a deux enfants à charge et dont l'exploitation a été déficitaire durant ces deux années, a le droit, bien qu'il n'ait pas versé de cotisations à ladite caisse du fait de ces exercices déficitaires, aux allocations familiales pour ses deux enfants. (*Question du 24 mars 1959.*)

Réponse. — Les prestations familiales ne peuvent être versées selon les dispositions de l'article 513 du code de la sécurité sociale qu'aux personnes exerçant une activité professionnelle ou se trouvant dans l'impossibilité d'exercer une telle activité. Le décret du 10 décembre 1946 prévoit en son article 1er qu'est considérée comme exerçant une activité professionnelle, toute personne qui consacre à cette activité le temps moyen qu'elle requiert et en tire des moyens normaux d'existence, c'est-à-dire en fait, un revenu professionnel au moins égal à 180.000 francs par an. Dans le cas où le revenu professionnel des travailleurs non salariés est nul ou inférieur au chiffre visé ci-dessus, la commission départementale, instituée par l'article 3 du décret du 10 décembre 1946 est compétente pour déterminer s'ils se sont trouvés dans l'impossibilité d'exercer une activité normale. Ainsi, un commerçant affilié depuis deux ans à la caisse d'allocations familiales (section des employeurs et travailleurs indépendants) n'ayant versé aucune cotisation personnelle d'allocations familiales durant cette période en raison du déficit de son exploitation, ne peut prétendre de plein droit aux prestations familiales pour ses enfants à charge. L'intéressé doit alors soumettre son cas à l'examen de la commission de l'article 3 du décret du 10 décembre 1946 qui appréciera s'il s'est trouvé réellement dans l'impossibilité d'exercer une activité professionnelle suffisante susceptible de lui ouvrir droit au bénéfice des prestations familiales.

---

696. — M. Hénault expose à **M. le ministre du travail** que les parlementaires, jusqu'à la date de l'entrée en vigueur de la nouvelle Constitution, avaient fréquemment des contacts avec la direction des caisses de vieillesse de la sécurité sociale. Ces rapports n'avaient jamais pour objectif d'exercer une pression quelconque sur ces organismes tendant à modifier les décisions prises par les caisses. Cependant, fréquemment, les assujettis, toujours personnes âgées, peu habituées à des contacts les dépassant ou voyant, pour des raisons leur échappant, des longueurs dans l'étude des dossiers auxquels manquaient, disaient les caisses, une ou plusieurs pièces, avaient recours à leurs parlementaires afin que ceux-ci puissent les aider auprès des caisses. La nouvelle Constitution a-t-elle changé ces rapports. Certains échos laissent entendre que les démarches de parlementaires pourraient, au contraire, retarder la conclusion des dossiers et accroître inutilement le travail des parlementaires. Il lui demande: 1° s'il estime que les parlementaires outrepassent ainsi leurs droits; 2 dans la négative, s'il n'estime pas nécessaire de rappeler certains organismes à une plus humaine compréhension des choses. (*Question du 28 avril 1959.*)

Réponse. — Selon une tradition ancienne, les parlementaires interviennent auprès des services publics soit pour s'informer de la suite donnée aux demandes de leurs électeurs, soit pour fournir des renseignements ou documents en vue de compléter les dossiers de ces demandes. Il est évident que les organismes de sécurité sociale ne peuvent qu'appliquer la loi et que les interventions qui sont faites auprès d'eux ne peuvent avoir pour objet que de signaler des cas dignes d'intérêt à leur examen attentif. Les caisses de sécurité sociale ne sont pas des services administratifs de l'Etat, mais des institutions autonomes de droit privé chargées de la gestion d'un service public. Dans ces conditions, le ministre du travail ne dispose, en l'état actuel de la législation, d'aucun moyen pour contraindre les caisses à donner à des tiers, notamment aux parlementaires, des informations sur la situation individuelle de leurs ressortissants. Le ministre du travail a cependant rappelé aux caisses la correction qui doit être observée vis-à-vis des membres du Parlement et il est persuadé que les caisses feront preuve de la plus large compréhension à l'égard de toute démarche inspirée par la sollicitude des parlementaires envers des personnes dignes d'intérêt.

---

715. — M. Malleville demande à **M. le ministre du travail** s'il n'envisage pas d'assouplir le décret n° 59-287 du 5 février 1959 de façon à assurer aux titulaires d'une pension de retraite publique ou privée le bénéfice de la dérogation à la franchise de la sécurité sociale dans la mesure où cette unique source de revenus serait une somme inférieure ou égale au plafond mensuel de salaire visé au paragraphe 4° du même décret. (*Question du 28 avril 1959.*)

Réponse. — Le décret du 5 février 1959, qui a énuméré les catégories d'assurés et d'ayants droit exemptées de la franchise, vise en particulier les titulaires d'une pension ou rente d'assurance vieillesse auxquels sont assimilés les titulaires d'une pension de retraite qui n'exercent aucune activité salariée, à la condition qu'ils bénéficient de l'allocation supplémentaire du fonds national de solidarité. D'autre part, un décret du 15 mai 1959 prévoit également que bénéficient, avec effet rétroactif du 1er janvier 1959, de la dérogation de la franchise les assurés bénéficiaires de l'article L. 136 *bis* du code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de la guerre, à la condition qu'ils appartiennent à l'une des catégories suivantes: 1° les titulaires d'une pension d'invalidité correspondant à un taux d'incapacité d'au moins 85 p. 100 ainsi que leurs ayants droit; 2° les veuves de guerre non remariées et les veuves non remariées de grands invalides de guerre bénéficiaires du taux spécial prévu par le premier alinéa de l'article L. 51 du code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de la guerre ainsi que leurs ayants droit; 3° les orphelins de guerre mineurs titulaires d'une pension au titre du code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de la guerre ainsi que leurs ayants droit; 4° les orphelins de guerre majeurs bénéficiaires des dispositions du deuxième alinéa de l'article L. 57 du code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de la guerre ainsi que leurs ayants droit; 5° les aveugles de la Résistance bénéficiaires de l'article L. 189 du code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de la guerre ainsi que leurs ayants droit. La situation des autres pensionnés de vieillesse continue à faire l'objet de préoccupations du Gouvernement et sera examinée avec une attention particulière lorsque seront étudiées les prochaines mesures d'assouplissement.

---

777. — M. Weber attire l'attention de **M. le ministre du travail** sur les dispositions actuelles réglementant le calcul des prestations (indemnités journalières) en cas d'arrêt de travail pour maladie et sur leur incidence dans le cas de certaines professions, et plus particulièrement dans le cas des voyageurs de commerce et représentants. Les textes en vigueur prévoient que l'indemnité journalière est calculée « en fonction du salaire du trimestre civil précédant l'interruption du travail ». Il souligne que, chez les V. R. P. le rendement professionnel et, par voie de conséquence, le salaire, sont soumis à des fluctuations saisonnières et diverses; ainsi, la prise en considération du seul « dernier trimestre » pour déterminer

l'indemnité journalière en cas d'arrêt de travail peut être critiquable. Il est humain, par ailleurs, d'admettre que le représentant « en puissance de maladie » obligé par sa santé à prendre certaines précautions, peut être amené pendant plusieurs semaines avant l'arrêt du travail à restreindre son activité; il touche ainsi un salaire réduit. Dans ce cas également le calcul de l'indemnité journalière fondé sur le salaire du trimestre précédant l'arrêt de travail est sujet à remarque. Il lui demande s'il compte faire reviser dans un esprit de justice et d'équité les bases du calcul de l'indemnité journalière chez les V. R. P. en arrêt de travail pour raisons de santé, de prendre éventuellement comme base de calcul le salaire moyen de l'année, et, en tout cas, de ne jamais prendre comme référence le salaire trimestriel le plus bas. (*Question du 28 avril 1959.*)

Réponse. — Aux termes des dispositions de l'article 290 du code de la sécurité sociale, l'indemnité journalière servie au titre de l'assurance maladie est égale à la moitié du gain journalier de base, c'est-à-dire du gain soumis à retenue au titre des assurances sociales. Le gain journalier de base est déterminé suivant les modalités prévues par un règlement d'administration publique d'après la ou les dernières payes antérieures à la date de l'interruption de travail. Le décret du 29 décembre 1945 modifié, portant règlement d'administration publique, prévoit en son article 29 que l'indemnité journalière est égale à 1/90 du montant ayant donné lieu à précompte du salaire ou du gain des trois mois antérieurs à la date de l'interruption de travail, lorsque ledit salaire ou gain n'est pas réglé au moins une fois par mois, mais est réglé au moins une fois par trimestre. Par ailleurs, l'arrêté du 8 août 1955, fixant les conditions d'attribution des prestations pour les assurés dont les conditions habituelles de travail ne permettent pas la production de pièces précisant la durée de travail, ainsi que le mode de calcul des indemnités journalières dues aux voyageurs, représentants de commerce, placiers, courtiers, inspecteurs et autres agents non patentés, sont calculées suivant le salaire réel perçu par l'assuré en faisant application des règles définies à l'article 29, rappelé ci-dessus, du décret du 29 décembre 1945. Il est évident qu'un assuré social représentant de commerce peut se trouver désavantagé s'il doit interrompre son travail en raison de son état de santé, à l'expiration d'un trimestre durant lequel ses commissions ont été particulièrement faibles, mais cette situation est en tout point semblable à celle d'un assuré payé mensuellement et qui, durant un certain mois, a perçu un salaire plus faible pour une raison quelconque. Il ne paraît donc pas possible de modifier actuellement le mode de calcul des indemnités journalières dues aux représentants de commerce.

---

807. — M. Proïchet expose à **M. le ministre du travail** que beaucoup de personnes sont empêchées de toucher à l'allocation supplémentaire du fonds national de solidarité, en raison de l'évaluation de leurs biens mobiliers et immobiliers dans l'appréciation de leurs ressources. Dans certains cas, ces éléments de propriété masquent une indigence que l'aliénation de ces biens n'empêcherait pas. Il lui demande si, en considération de ces motifs et en raison des conditions terribles dans lesquelles se déroule la fin de vie de certaines personnes, il n'envisagerait pas de prendre les mesures propres à assouplir les conditions d'obtention de l'allocation supplémentaire du fonds national de solidarité. (*Question du 30 avril 1959.*)

Réponse. — Il résulte de l'article 689 du code de la sécurité sociale (article 8 de la loi du 30 juin 1956) que les biens mobiliers et immobiliers des personnes qui sollicitent l'allocation supplémentaire sont censés procurer un revenu égal à la rente viagère que servirait la caisse nationale d'assurance sur la vie contre le versement à capital aliné d'une somme représentant la valeur de ces biens. Les dispositions du décret du 26 juillet 1956 faisant l'objet de la critique de l'honorable parlementaire traduisent ainsi la volonté nettement exprimée du législateur. Toutefois, à la suite d'une étude concertée entre les représentants des diverses administrations intéressées, il est envisagé d'apporter une atténuation aux effets de ces dispositions en vue de la prise en compte du revenu réel des seuls capitaux, créances et valeurs mobilières. Un projet de règlement d'administration publique est actuellement en préparation.

820. — M. Chazelle demande à **M. le ministre du travail** s'il ne conviendrait pas d'accorder aux veuves qui se trouvent obligées de se préparer à l'exercice d'une activité professionnelle, à la suite du décès de leur mari, des facilités particulières en matière de formation professionnelle en envisageant notamment la spécialisation, à l'intérieur des centres d'orientation professionnelle, des centres de rééducation et des centres de formation professionnelle accélérée, d'un certain nombre de sections chargées soit d'examiner et d'orienter les veuves, soit de leur donner une formation professionnelle en rapport avec leurs aptitudes et connaissances, d'une part, et tenant compte de leurs charges familiales, d'autre part. (*Question du 30 avril 1959.*)

Réponse. — L'admission, dans les centres de rééducation et les centres de formation professionnelle, des adultes est subordonnée, dans tous les cas, à un examen médical et à un examen psychotechnique préalables qui permettent d'orienter les candidats et candidates vers une formation correspondant à leurs aptitudes physiques et professionnelles. D'autre part, pendant toute la durée de leur formation dans ces centres, les intéressés conservent leurs droits au bénéfice des prestations de la sécurité sociale et peuvent ainsi, en plus de l'indemnité horaire qui leur est servie, percevoir, le cas échéant, les allocations familiales auxquelles leur situation de famille peut leur ouvrir droit. Il ne paraît donc pas nécessaire de prévoir des mesures particulières en faveur des veuves, les dispositions rappelées ci-dessus répondant dans une très large mesure aux préoccupations exposées par l'honorable parlementaire.

---

821. — M. Chazelle demande à **M. le ministre du travail** s'il n'envisage pas d'assouplir les conditions à remplir par le conjoint d'un assuré social pour bénéficier d'une pension de réversion, notamment lorsqu'il s'agit de la veuve d'un assuré dont l'incapacité de travailler a été reconnue et si, dans ce cas, l'âge d'ouverture du droit à pension de réversion ne pourrait être abaissé de soixante ans à cinquante-cinq ans, la pension étant, par ailleurs, accordée même si l'assuré est décédé avant soixante ans. (*Question du 30 avril 1959.*)

Réponse. — Le livre III du code de la sécurité sociale, en son chapitre V relatif à l'assurance vieillesse, prévoit à l'article L. 351 la réversion des droits acquis à ce titre par l'assuré social décédé après l'âge de soixante ans; l'âge minimum d'ouverture du droit à la pension de réversion visée audit article est fixé à soixante-cinq ans ou soixante ans en cas d'inaptitude au travail reconnue. Lorsque le décès survient avant que l'assuré social ait atteint l'âge de soixante ans, les droits du conjoint survivant sont régis par le chapitre IV du code relatif à l'assurance invalidité, dont les articles L. 323 et L. 324 prévoient l'attribution d'une pension de veuf ou de veuve, sous réserve notamment, s'il s'agit d'une veuve, qu'elle soit atteinte d'une invalidité permanente. Lorsque le titulaire atteint l'âge de soixante ans, la pension attribuée au titre de l'invalidité est transformée en pension de vieillesse de veuf ou de veuve conformément à l'article L. 329 du code. Les pensions de veuf et de veuve visées aux articles L. 323 et L. 324 sont également accordées du chef d'un assuré social décédé après l'âge de soixante ans titulaire de droits à une pension de vieillesse. Il semble donc que les textes actuellement en vigueur comportent une solution à la situation évoquée par l'honorable parlementaire en ce qui concerne la veuve âgée de moins de soixante ans dont l'incapacité de travail a été reconnue.

Erratum

au compte rendu intégral de la 2e séance du 27 mai 1959
(Journal officiel *du 28 mai 1959*).

Dans le scrutin (n° 15) sur l'amendement de M. Fernand Grenier, à l'article 19 du projet de règlement définitif de l'Assemblée nationale (groupe possible quand les candidats ont obtenu 10 p. 100 des suffrages dans l'ensemble du pays).

C'est par suite d'une erreur typographique que le nom de M. Guy Fric ne figure dans aucune rubrique.

En réalité, M. Guy Fric avait voté « contre » et son nom doit être rétabli dans la liste des députés ayant voté « contre ».

Paris. — Imprimerie des Journaux officiels, 31, quai Voltaire.